الجمهوريّة العربيّة السوريّة
جامعة دمشق
كلية الآداب والعلوم الإنسانيّة
قسم التاريخ



التجارة الرومانيّة مع اليمن والهند والصين
في العصر الإمبراطوريّ
٢٧ ق.م - ٣٣٠م

أطروحة مُقدمة لنيل درجة الدكتوراه في التاريخ القديم

إعداد الطالب
محسن يوسف محمد

إشراف الأستاذ الدكتور
عبد المجيد حمدان

٢٠١٨م/ ١٤٣٩هـ

فهرس المحتويات

الموضوع **رقم الصفحة**

ثالثاً: المناطق والمحطّات التي تعامل معها

مُلخّص الموضوع

يهدفُ هذا البحث إلى تقديم دراسة أكاديميّة عن التجارة والعلاقات التجاريّة التي جمعت بين الإمبراطوريّة الرومانيّة ومناطق جغرافيّة ثلاث هي اليمن والهند والصين خلال الفترة الزمنيّة الممتدة من العام ٢٧ق.م حتّى العام ٣٣٠م.

وبحثت هذه الأطروحة في ستّة محاور أساسيّة، المحور الأوّل: وبحث في التطوّرات التي مرّت بها تجارة الغرب مع اليمن والهند انطلاقاً من عصر الفراعنة والفُرس الأخمينيين، مُروراً بعهد الإسكندر المقدونيّ، وصولاً إلى السلوقيّين والبطالمة.

أمّا المحور الثاني: فقد بحث في التجارة الرومانيّة مع اليمن عبر الطرق البرّية والبحريّة، لذلك تمّ تسليط الضوء على طريق البخّور الذي كان يربط بين اليمن وسورية. كما تمّ تسليط الضوء على طريق البحر الأحمر، والمحطّات الأساسيّة التي تعامل معها التجار الرومان في اليمن، والسلع التي طرحها هؤلاء التجار في أسواق اليمن.

أمّا المحور الثالث: فبحث في تجارة روما مع الهند والصين عبر الطريق البحريّة المارّة عبر البحر الأحمر والمحيط الهنديّ. و تمّ في هذا المحور البحث في المحطّات التجاريّة التي تعامل معها الرومان في الهند والشرق، والسلع التي طرحها التجّار الرومان في أسواق الهند والشرق الأقصى.

أمّا المحور الرابع: فبحث في التجارة الرومانيّة مع الهند والشرق عبر سورية، لذلك فقد خُصّص هذا المحور للبحث في دور مدينة تدمر في الوساطة التجارية بين الشرق والغرب، بالإضافة إلى دراسة طريق الحرير الشهير وتفرّعاته، و الآراء العلميّة بخصوص ما عُرف بالاحتكار البارثيّ للتجارة عبر طريق الحرير.

أمّا المحور الخامس من هذه الدراسة: فقد جاء مُوجّهاً لدارسة إدارة التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق، فبحث في أنواع التجار وجنسيّاتهم، والمصادر التي موّلوا منها رحلاتهم التجاريّة، والضرائب التي توجّب على هؤلاء التجار دفعها للحكومة الرومانيّة.

أمّا المحور السادس: فخُصّص لدراسة السلع التي جلبها التجار الرومان من اليمن والشرق، وحضور تلك السلع في المجتمع الرومانيّ، والأوجُه التي أنفق بها التجار الرومان أرباحهم من هذه التجارة.

المُختصرات:

- Ant. Jud; Antiquitates Judaicae.

- C. A. H; Cambridge Ancient History ,Vol. XI ,XII, XIII ,2nd Edition, Cambridge Histories Online, Cambridge University Press, 2008 .

- C. H. I; Cambridge History Of India , Edited By; Rapson, M. A, Cambridge University Press, Cambridge, 1922.

- CIS; Corpus Inscriptionum Semiticarum.

- Inv; Cantineau, J. and Starcky, J. and Gawlikowski, M. (eds) (1930–), Inventaire des inscriptions de Palmyre. Beirut, Paris, Damascus.

- P. M. E; Periplus Maris Erythraea. (دليلُ البحر الإريثيريّ)

- N. H; Naturalis Historia

- Op. Cit; oper citato. (ما استشهد به سابقاً)

- SEG; Supplementum Epigraphicum Graecum.

- Ibid; ibidem. (المصدر/ المرجع نفسه)

مقدّمة:

" بعظمةِ الإمبراطوريّة الرومانيّة ترسّخت الاتصالات المُتبادلة في كافّة أنحاء العالم المعروف. لا يُمكن لأحّد أنْ يُنكر أنّ الحياة قد تطوّرت بتبادل السلع الذي حلّ في هذه الشراكة من السلام. وكنتيجة لذلك غدت الأشياء التي لمْ تكن موجودة سابقاً، موجودةً الآن وفي متناول يدِ الجميع"[١]. هذه هي العبارة الشهيرة التي عبّر فيها العالِم الرومانيّ ومُستشار الإمبراطور فسباسيان (Vespasian)(٦٩– ٧٩م) "بليني الأكبر" عن عظمة الصلات التجاريّة التي ربطت الإمبراطوريّة الرومانيّة بجميع أنحاء العالم المعروف آنذاك. هذه الصلات التي دفعها قُدماً عمل التجّار الرومان النشيطين الذين طوّروا بجهودهم و بمعونة دولتهم اتصالات تجاريّة ضخمة جمعت بين روما من جهة واليمن والهند والصين من جهة أخرى.

واحتلت اليمن والهند والصين مكاناً مُتميّزاً في الاقتصاد القديم، إذْ كانت تنتج أجود أنواع سلع الترف وأكثرها طلباً في العصر الرومانيّ. فأنتجت اليمن السلع العطريّة كالبخّور والمُرّ، وأنتجت الهند التوابل ولاسيّما الفلفل الأسود، وأنتجت الصين الحرير.

ولمْ يُعلن الإمبراطور أوغسطس(Augustus)(٢٧ق.م– ١٤م)، بهزيمته لغريمه ماركوس أنطونيوس(Marcus Antonius)(٤٢–٣٠ق.م)، وحليفته كليوباترة السابعة (Cleopatra VII)(٥١– ٣٠ق.م) عن بداية عصر سياسيّ جديد فحسب(أيّ العصر الإمبراطوريّ)، بلْ أعلن عن مرحلة اقتصادية جديدة، ومُستوى جديد من الحياة الاجتماعية، الذي نشأ من الثروات الضخمة، التي سرَتْ في أوصال المجتمع الرومانيّ عقب ضمّ أوغسطس مصر البطلميّة للحكم الرومانيّ عام ٢٧ق.م.

هذا المستوى الجديد من الحياة الاجتماعية كان عنوانه إقبال المواطنين الرومان على حيازة سلع الترف الغالية التي أنتجتها اليمن والهند والصين والتي غدت سمة أساسيّة من سمات المجتمع الرومانيّ طوال العصر الإمبراطوريّ. وبدوره تلقّف التاجر الرومانيّ هذه الإشارة، فسخّر نفسه ومالَه قاطعاً آلاف الكيلومترات للوصول إلى اليمن ومن ورائها الهند وجنوبيّ شرقيّ أسية التي كانت جزءاً من إمبراطوريّة الهان الصينيّة التي حكمت الصين خلال الفترة بين عاميّ ٢٠٦ق.م و ٢٢٠م.

وبالرغم من أنّ الإمبراطوريّة الرومانيّة كانت ترتبط مع اليمن والهند والصين عبر طُرق برّية وصل بعضها إلى شرقيّ ولاية سورية، وبعضها إلى غربيّ ولاية سورية، إلّا أنّ الحكومة الإمبراطوريّة تبنّت سياسة تقوم على تشجيع الطريق البحريّة التي كانت تنطلق من موانئ مصر في ميوس هرموس و برنيكي. هذه السياسة كان سببها يقين روما أنّ هذه الطريق هي الأنجع،

---

[1] Pliny; N. H, XIV, 1.

ولاسيّما بعد أنْ تمكّن البحار اليونانيّ هيبالوس(Hippalus) من التعرّف على سرّ الرياح الموسميّة التي تهبّ في المحيط الهنديّ ذهاباً وإياباً.

وحقّقت الحكومة الرومانيّة نجاحاً منقطع النظير في مجال تنشيط التجارة الشرقيّة بعيدة المسافة، فتضاعف عدد السفن التي كانت تُبحر نحو الشرق من ٢٠ سفينة إلى ١٢٠ سفينة في العام. هذه السفن المائة وعشرون، التي كانت تُبحر من مصر الرومانيّة سنويّاً، كانت تحمل على متنها كمّيات كبيرة من العملة الرومانيّة الذهبيّة و الفضّية التي كانت ضروريّة لشراء السلع اليمنيّة والشرقيّة، وهو ما شكّل بمجموعه استنزافاً كبيراً للخزينة الرومانيّة، ومصدر نقد من الأدباء والكُتّاب الرومان الذين لمْ يرُقْ لهم هذا الإسراف الرومانيّ الكبير من جهة، ولا حضور سلع الترف في المجتمع الرومانيّ من جهة أخرى.

وبالرغم من أنّ الميزان الاقتصادي في تجارة روما مع اليمن والشرق كان خاسراً بقوّة، وبالرغم من النقد اللّاذع الذي وجّهه الكتّاب الرومان لسلع الترف، والذي سيبدو واضحاً من بداية هذا البحث حتّى نهايته، إلّا أنّ هؤلاء الكُتّاب الذين هاجموا التجارة الشرقيّة، كانوا هم أنفسهم فخورين بما حقّقت إمبراطوريتهم وتجّارهم من الوصول إلى أقصى العالم المعروف آنذاك. هذا الفخر عبّر عنه الفيلسوف سينيكا، وهو الذي كان مُعلّم الإمبراطور نيرون(Nero)(٥٤– ٦٨م)، حين أورد " أقمنا اتصالات مع جميع أنحاء الأرض، ويمكن لنا أنْ ندّعي أنّ كامل العالم هو بلدٌ لنا"[١].

و انطلاقاً من أهمّية تجارة روما مع اليمن والشرق، ومن حضور هذه التجارة والسلع التي جلبتها في المجتمع الرومانيّ، لذلك فقد وُجّهت هذه الأطروحة لتكون دراسة اقتصاديّة واجتماعية تجمع بين التاريخ والجغرافيا، وهما العلمان اللذان لمْ يفترقا منذ الأزل وإلى يومنا هذا.

وتُعالج هذه الأطروحة بالبحث أحّد الجوانب المُهمّة من الاقتصاد الرومانيّ والمُتمثّل بالتجارة مع اليمن والهند والصين. ويبدأ الإطار الزمانيّ لهذه الأطروحة مع العام ٢٧ ق.م، أيّ العام الذي قام فيه الإمبراطور أوغسطس بضمّ مصر إلى الحكم الرومانيّ، والذي ترافق مع بداية تنشيط روما لشبكات التجارة البحريّة المُنطلقة من مصر عبر البحر الأحمر. وينتهي إطارها الزمانيّ مع العام ٣٣٠م أيّ العام الذي قام فيه الإمبراطور قسطنطين الكبير (Constantine) (٣٠٦–٣٣٧م) ببناء مدينة القسطنطينية(Constantinople) والتي أعلن من خلالها عن بداية العصر البيزنطي الذي أشّر لنهاية الفترة الكلاسيكيّة للتجارة الرومانيّة، وبداية مرحلة جديدة كان عنوانها الأساسيّ منافسة فارسيّة للتجّار البيزنطيين العاملين في المحيط الهنديّ.

أمّا الإطار المكانيّ لهذه الأطروحة فيشمل ثلاث مناطق جغرافيّة تعامل معها التاجر الرومانيّ وهي اليمن الواقعة جنوب غرب شبه الجزيرة العربيّة، وشبه الجزيرة الهنديّة التي تتوسّط المحيط

---

[1] Seneca, On Tranquillity of Mind, IV, 4

الهنديّ مُسبغةً عليه اسمها، والصين الواقعة إلى الشرق من الهند في منطقة الشرق الأقصى. وعند الحديث عن الإطار المكانيّ لهذه الأطروحة، فلابدّ من الإشارة إلى نقطتين هامّتين، الأولى وهي أنّ الحدود السياسية للمناطق الجغرافية التي ستجري دراسة تجارة روما معها كانت تختلف عن الحدود السياسيّة الحاليّة، إذْ شملت بلاد اليمن السعيدة في العصر الرومانيّ أراضي جمهوريّة اليمن اليوم وبعض مناطق سلطنة عُمان والمملكة العربيّة السعوديّة. كما شملت الهند كامل شبه القارّة الهنديّة اليوم بما فيها الهند والباكستان. أمّا الصين، التي كانت خاضعة لسلطة الهان، فقد كانت تشمل حدوداً واسعةً تضمّ اليوم كامل أراضي جمهورية الصين الشعبيّة، وجنوبيّ شرقيّ آسية مثل كمبوديا و الفيتنام. لذلك فعند الحديث عن الصلات التجارية مع جنوبيّ شرقيّ أسية فإنّ هذا يندرج، ضمناً، تحت عنوان التجارة الرومانية مع الصين.

أمّا النقطة الثانية، والتي لابدّ من الإشارة إليها أيضاً، فهي أنّ معظم الدراسات الحديثة قد درجت على تعميم مُصطلح" التجارة الشرقيّة" على كامل النشاط التجاريّ الذي ربط بين الإمبراطوريّة الرومانيّة من جهة واليمن والهند والصين من جهة أخرى. إلّا أنّه سيتمّ في الأطروحة استخدام مُصطلح التجارة الشرقيّة ولكن بهدف الإشارة إلى التجارة الرومانيّة مع الهند والصين فقط. أمّا السلع التي جلبها التاجر الرومانيّ من المناطق الجغرافية الثلاث" اليمن والهند والصين" فسيتمّ إجمالها جميعها تحت اسم السلع الشرقيّة.

– مُخطّط الأطروحة:

قُسّمت هذه الأطروحة إلى ستّة فصول فرضتها المحاور العلميّة التي عالجها البحث، ويسبق هذه الفصول قائمة المُختصرات، التي تمّ فيها توضيح وشرح الاختصارات والرموز التي وردَت في هذه الأطروحة، يليها مُقدّمة تتناول أهمّية التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق والإطار الزمانيّ والمكانيّ لهذه الأطروحة، مع عرض لأهمّ المصادر والمراجع التي جرى الاعتماد عليها في هذه الأطروحة.

– **الفصل الأوّل:** وهو بعنوان" **تطوّرات التجارة بين الغرب و اليمن والهند في العصر الهللينستي**". وجاء هذا الفصل على شكل فصل تمهيديّ لتوضيح الأرضيّة للصلات التجاريّة بين الإمبراطوريّة الرومانية من جهة واليمن والشرق من جهة أخرى. وتمّ فيه دراسة التطوّرات التي مرّت بها تجارة الغرب مع اليمن والهند انطلاقاً من عصر الفراعنة والفُرس الأخمينيين، مُروراً بعهد الإسكندر المقدونيّ، وما بذل من جهود حثيثة لتنشيط التجارة والطُرق البحريّة والبرّية إلى موطن البخّور والبهارات. كما تمّ فيه دراسة الجهود التي بذلها السلوقيّون في سورية والبطالمة في مصر بهدف زيادة منافعهم من التجارة مع اليمن والهند. كذلك تمّ إلقاء الضوء على تعرّف اليونان على سرّ الرياح الموسميّة، وما كان لهذا التعرّف من انعكاسات على مُجمل العالم

الهللينستي والرومانيّ فيما بعد. وتطرّق هذا الفصل كذلك لتاريخ ولأهمّية السلع العطريّة في الفترة التي سبقت العصر الإمبراطوريّ الرومانيّ.

– **الفصل الثاني:** وهو بعنوان" **التجارة الرومانيّة مع اليمن عبر الطُرق البرّية والبحرية**". وتمّ فيه البحث في الطُرق التي سلكتها السلع اليمنيّة إلى أسواق الإمبراطوريّة الرومانيّة، ودور مملكة الأنباط في الوساطة التجارية بين المُنتِج اليمنيّ والمُستهلِك الرومانيّ. كما تمّ في هذا الفصل أيضاً إلقاء الضوء على دور موانئ البحر الأحمر المصريّة في التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق، والخطوات العسكريّة واللوجستيّة التي قامت بها روما لتشجيع عمل تجارها مع اليمن. بالإضافة إلى دراسة الموانئ اليمنيّة التي تعامل معها التاجر الرومانيّ والسلع التي طرحها في الأسواق اليمنيّة.

الفصل الثالث: وهو بعنوان" **التجارة الرومانيّة مع الهند والصين عبر طريق البحر الأحمر**". وتمّ فيه أولاً البحث في الأوضاع السياسيّة التي سادت في الهند والصين عشيّة التبادلات التجارية الرومانية معها. ومن ثمّ عالج هذا الفصل طبيعة الرحلة التجارية الرومانية نحو الشرق عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي وتوقيتها والزمن التي استغرقته. كذلك بحث في المحطّات التجاريّة التي نزل بها التاجر الرومانيّ والسلع التي عرضها فيها. بالإضافة إلى دراسة علاقات روما التجاريّة مع الصين والسعي الرومانيّ للوصول إلى أرض الحرير لكسر الاحتكار البارثي للطريق البري والخاضع للنزاعات السياسيّة الإقليميّة. بالإضافة إلى دراسة أسباب كساد التجارة الرومانية مع اليمن والشرق خلال القرن الثالث الميلاديّ وتعافيها في نهايته. مع عرض لما أوردته المصادر الصينيّة عن وصول تجّار رومان إلى أرض الصين بين فترة وأخرى.

– **الفصل الرابع:** وهو بعنوان " **التجارة الرومانيّة مع الهند والصين عبر سورية والأراضي الفارسيّة**" وبحث هذا الفصل في ثلاثة محاور، المحور الأوّل هو دور مدينة تدمر السوريّة في الصلات التجارية الرومانية مع الشرق من بداية ظهورها كوسيط تجاريّ بين الشرق والغرب، مع تبيان الوجهات التجارية التي قصدتها القوافل التدمريّة بهدف الحصول على السلع التي وجدت طريقها إلى الأسواق الرومانيّة، والطريق الذي سلكته تلك القوافل من تدمر إلى الخليج العربيّ، وانعكاسات العلاقات الرومانيّة مع البارثيين وخلفائهم الساسانيين على النشاط التجاريّ التدمريّ.

أمّا المحور الثاني، فيشمل الطريق التجاريّة المعروفة باسم طريق الفرات الشمالية، والتي شكّلت هي الأخرى شرياناً تجارياً مهمّاً في العصر الرومانيّ. أمّا المحور الثالث لهذا الفصل، فيتركّز على البحث في طريق الحرير، وامتداداته، والنهايات التي كان يصل إليها في بلاد ماين النهرين، مع البحث في الآراء العلميّة بخصوص الاحتكار البارثيّ لهذا الطريق.

– **الفصل الخامس:** وهو بعنوان" **إدارة التجارة الرومانيّة مع اليمن والهند والصين**" ويبحث هذا الفصل في التجّار، من الرومان وغير الرومان، الذين شاركوا في هذه التجارة، مع مراكزهم

الاجتماعية، ومصادر حصولهم على الأموال التي موّلوا فيها بعثاتهم التجارية نحو اليمن والشرق، وشكل وبنية السفن التي شاركت في تلك البعثات. كذلك تمّ في هذا الفصل معالجة الضرائب والرسوم التي فرضتها الحكومة الرومانية على التجار العاملين في التجارة اليمنية والشرقية، وطريقة جباية تلك الضرائب. أضف إلى ذلك دراسة إدارة مدينة تدمر لتجارتها مع بلاد ما بين النهرين والخليج العربيّ، والمكانة الاجتماعية التي حازها التجار التدمريون ومُموّليهم.

– **الفصل السادس:** وهو بعنوان" **الواردات الرومانيّة من اليمن والهند والصين وحضورها في المجتمع الرومانيّ**". وخُصّص لدراسة السلع التي جلبها التاجر الروماني في رحلته نحو اليمن والهند والصين. فتمّ البحث في هذه السلع بحسب مصدرها سواء أكان نباتيّ أمْ حيوانيّ أمْ من خيرات المناجم الشرقيّة. كذلك بحث هذا الفصل في استخدامات السلع اليمنية والشرقية، وأسعارها، ومدى الطلب عليها في المجتمع الرومانيّ. أضف إلى ذلك تقديم دراسة اقتصادية مُقتضبة للمرابح التي حققها التجار الرومان من استيرادهم للسلع اليمنية والهنديّة و الصينية، والأوجه التي جرى بها إنفاق تلك المرابح.

– **الخاتمة:** وتمّ فيها عرض أهمّ النتائج التي توصّل إليها هذا البحث. وأُدرجت كل نتيجة بحسب الفصل الذي تتْبع له.

– **الملاحق:** وتشتمل على عدد من الجداول التوضيحيّة، كأسماء الأباطرة الرومان وفترة حكم كل منهم، وأسعار السلع اليمنيّة والهنديّة في السوق الرومانيّة، بالإضافة إلى مجموعة من الخرائط والصور التوضيحيّة.

– **المصادر والمراجع:** وعُرض فيها جميع المصادر والمراجع والدراسات العلمية التي جرى تسخيرها في هذه الأطروحة. ورُتّبت بحسب الترتيب الأبجديّ المُتعارف عليه في منهجية البحث التاريخيّ.

– **عرض لأهمّ المصادر التي جرى استخدامها في هذه الأطروحة:**

إنّ أيّ دراسة علميّة تحتاج أوّلاً لجمع مصادر الفترة التي ستعالجها، سواءً أكانت مصادر أدبيّة أمْ أثرية، على اعتبار أنّ هذه المصادر تُشكّل العمود الفقريّ للدراسة الأكاديميّة، وبدونها لا يمكن السير ولو خطوة واحدة في طريق البحث الناجح. والبحثُ في التجارة الرومانية مع اليمن والهند والصين يحتاج، كأيّ بحث آخر، إلى جمع المصادر التي تخدمه. إلّا أنّ ما يميز هذا البحث هو أنّه لا يحتاج إلى المصادر الرومانيّة فقط، بل كان لابدّ من الاطلاع على الترجمات الإنكليزية للمصادر الصينيّة والهنديّة والتي قدّمت معلومات مُهمّة في مجال العلاقات التجاريّة التي جمعت روما مع الشرق.

وتُقسم المصادر التي اعتمدت عليها هذه الأطروحة إلى نوعين هما:

– المصادر الأدبيّة:

وهي تشمل كتابات الأدبّاء والعلماء الرومان الذين قدّموا مادّة مهمّة جرى الاعتماد عليها في توضيح الجوانب المُبهمة من تجارة روما مع اليمن والشرق. كما تشمل الكتابات الهنديّة والصينيّة التي أشارت في مواضع مختلفة إلى حضور التجار الرومان في بلادهم. وسيتمّ تقسيم تلك المصادر هنا إلى صنفين، غربّية أيّ يونانيّة و رومانيّة، وشرقيّة أيّ هنديّة وصينيّة.

أوّلاً– المصادر الغربيّة:

وسيتمّ هنا عرض **أهمّ** المصادر الأدبيّة الغربيّة والتي كان لها حضورها وفضلها على هذه الأطروحة. **وهذه المصادر بحسب ترتيبها الزمنيّ، اعتباراً من الأقدم فالأحدث، هي:**

١– استرابون(Strabon)(٦٤/٦٣ق.م– ١٩/٢٠م):

العالم اليونانيّ الشهير استرابو أو استرابون، ويعني اسمه" المُشوّه العين". مؤرخ وجغرافي يونانيّ ، ولد حوالي العام ٦٤ أو ٦٣ ق.م، بمدينة أميسيا (Ameseia) في بونتوس(Pontus) الواقعة في قلب وادي نهر إيريس وتسمى حالياً "إيشيكيل بارماك". وتوفي حوالي العام ١٩/٢٠م.

نشأ استرابون في الفترة التي كان فيها الرومان في ذروة مجدهم وتوسّعهم في عالم البحر المتوسّط، لذلك فقد كان يُكنّ لهم احتراما كبيراً ، وهو نفسه لم يألُ جهداً في إظهار إعجابه الشديد بعظمتهم الحربيّة وسياستهم الحكيمة وإدارتهم الحازمة. ومما يدل على حبه للرومان وتعلقه بهم ، أنهم عندما استولوا على أميسيا، مسقط رأسه، فإنّه لم يشعر بأي أسى أو عطف عليها. بلْ ربما كان فخوراً بذلك، لأنه كان شديد الإيمان بعظمة الرومان وحُسن إدارتهم.

كما كان استرابون شديد الولع بمدينة روما التي ارتحل إليها، بهدف الدراسة، في العام ٤٤ق.م ، ثم زارها عدة مرات بعد ذلك. لذلك، وبالرغم من أنّ استرابون كان يونانيّ الأصل، إلاّ أنّه كان رومانيّ الهوى والمُيول، الأمر الذي انعكس جليّاً على كتاباته ، التي لم يستطعْ أن يخفي فيها إعجابه وتأييده للرومان.

وبالرغم من أنّ شهرة استرابون قامت على أساس أنّه جغرافيّ، إلّا أنه كان في الواقع مُؤرّخا، وقد جمع مادة جغرافيّته يوم كان يجمع مادة تاريخه الكبير الذي أطلق عليه اسم" المذكرات التاريخيّة (Historical Memoirs)، الذي يتألف من ٤٣ كتاباً، ويُقال ٤٧ كتاباً. وكان قد استغرق استرابون في تأليفه وقتاً طويلاً، إلّا أنّ هذا العمل التاريخي الضخم قد فُقد بأكمله مع الأسف.

أمّا العمل الأشهر الذي قامت شهرة استرابون عليه، فكان كتابه الشهير " الجغرافية" (Geographica)، والذي كتبه بعد كتابه الأولّ المذكرات التاريخيّة، وكان حينئذ في عُمرٍ متقدم. ويشتمل مؤلف "الجغرافية" على سبعة عشر كتاباً. ومن حُسن الحظّ أنّها لاتزال موجودة جميعها حتى الآن . وقدّم استرابون في الكتابان الأول والثاني استعراضا نقديّاً لعلم الجغرافية منذ

أقدم العصور إلى عصره، ونقده وتصحيحه لآراء، ايراتوسثنيس(Eratosthenes)(العالِم اليونانيّ ومدير مكتبة الإسكندريّة الذي عاش بين عامي ٢٧٦– ١٩٦ق.م). أما الكُتب من الثالث حتى الخامس عشر فقد تضمنت وصفاً جَغرافيّاً وتاريخياً لمعظم ولايات الإمبراطورية الرومانيّة المترامية الأطراف، شارحاً أحوال سكّانها وأنشطتهم ، وعاداتهم وتقاليدهم وعقائدهم. وقد اشتمل كتابه الخامس عشر على وصف للهند وبلاد فارس. أمّا الكتاب السادس عشر، فقد خصّصه استرابون للبحث في جغرافيّة جنوب غرب أسية، فتناول فيه بلاد ما بين النهرين، وسوريا وفينيقية ، وفلسطين والخليج العربي والبحر الأحمر وسواحله وبلاد العرب واليمن. أما الكتاب السابع عشر فقد تضمّن وصفاً لمصر وأثيوبية وساحل أفريقية الشماليّ.

وجمع استرابون قسماً من معارف من سبقه ووضعها في مؤلفه، فأخذ عن الجغرافيّ الشهير ايراتوسثنيس، الذي يُعدّ أوّل من سرد الكثير من المعلومات المُقنعة والمفصّلة عن بلاد العرب ولاسّيما اليمن. وأعقب استرابون نص ايراتوسثنيس، بنصٍ طويلٍ يتضمن (٢٠) فقرة للجغرافيّ اليونانيّ أرتميدورس(Artemidoros)(جغرافيّ يونانيّ اشتهر بين عاميّ ١٠٤– ١٠٠ق.م).

كما اعتمد استرابون على صديقه الرومانيّ، اليوس غالوس(Aelius Gallus) حاكم ولاية مصر، و قائد الحملة الرومانية على اليمن عام ٢٤ق.م، والذي زوّده بمعلومات عن سير الحملة في بلاد العرب، وبأسماء بعض المواضع و بعض القبائل العربية، وغيرها من المعارف التي اكتسبها الرومان من بلاد العرب. كما استقى استرابون بعض معلوماته من الملك والعالم جوبا الثاني(Juba II)(٢٥ق.م– ٢٤م)، ملك موريتانية. كما نقل استرابون من مورد آخر يُرفع سَنَدُه إلى نيارخوس (Nearchus)، قائد الأسطول الذي سيّره الإسكندر المقدوني من وادي نهر الهند الكبير حتّى الخليج العربيّ. غير أن استرابون لم يذكر رجال السَنَد ، وإنما كان يذكر جُملة" قال نيارخوس". وأورد استرابون معلومات قيّمة فيما يتعلّق بنشاط التجار الرومان في البحر الأحمر والمحيط الهنديّ، لذلك فقد شكّل كتاب الجغرافية أحّد المصادر المهمّة التي اعتمدت عليها هذه الأطروحة. ويتوفّر للكتاب السادس عشر من جغرافيّة استرابون ترجمة عربيّة مُتاحة لمن يرغب بالاطلاع عليها.

٢– بروبيرتيوس(Propertius)(اشتهر حوالي العام ١٥ق.م):

شاعر رثائيّ رومانيّ ولد في أسيسي(Assisi) في أومبريا(Umbria) في حوالي العام ٥٤ق.م أو ٤٩ق.م. تعلّم في روما، وأظهر قدرة مُبكّرة على الشعر، وبالرغم من أنّه لمْ يعُمّر سوى لفترة قصيرة، إلّا أنّه غدا خلال تلك الفترة رأساً للشعر الرثائيّ الرومانيّ. وجّه أشعاره الرثائيّة(Elegies) إلى محبوبته كينيثيا(Cynthia) التي ترك موتها أثر كبير في نفسه، فكّرر ذكر موتها في جميع أنحاء مراثيه. تاريخ موته غير واضح إلّا أنّه كان، على الأرجح، مع نهاية القرن الأوّل قبل الميلاد.

شكّل رثائه ووصفه في بعض جوانب مراثيه للمناسك الدينية الرومانية مادّة مهمّة في حضور السلع الشرقيّة في المجتمع الرومانيّ، لذلك كان لابدّ على الباحث من الاعتماد عليه في دراسة الواردات الرومانية من اليمن والشرق.

٣- أوفيد(Ovid)(٤٣ق.م- ١٨/١٧م):

بوبليوس أوفيديوس ناسو(Publius Ovidius Naso). من أهمّ الشعراء الرومان وأكثرهم شهرة ونجاحاً. عاصر أوفيد، الذي اشتهر بفصاحته ونتاجه الأدبيّ الضخم، الفترة التي وُلدت فيها الإمبراطوريّة الرومانيّة مع الإمبراطور أوغسطس، مما جعل من كتاباته مادّة مهمّة في دراسة المجتمع الرومانيّ الذي بدأ يشهد، مع بداية العصر الإمبراطوريّ، إقبالاً كبيراً على سلع الترف المُستوردة من اليمن والشرق.

وُلد أوفيد في حوالي العام ٤٣ق.م في بلدة سولمو(Sulmo) الواقعة في منطقة أبينيس(Apennines) الإيطاليّة. وتنقّل بين مدينة أثينا اليونانيّة وروما، ودرس القانون، إلّا أنّه وجّه اهتمامه نحو الشعر ووطّد أواصر الصداقة مع كبار شعراء عصره مثل هوراس(Horace)، وبروبيرتيوس(Propertius).

وفي حوالي العام ٨ م، وفي الوقت الذي كان فيه أوفيد في قمّة شهرته ونشاطه الأدبيّ أصدر الإمبراطور أوغسطس، ولسبب غير معروف، قراراً بنفيه إلى بلدة صغيرة على البحر الأسود تُدعى تومي(Tomi) . ومن المحتمل أنّ سبب النفي هو قيامه ببعض المخالفات للعائلة الإمبراطوريّة. إلّا أنّ بعض الباحثين يقترحون أنّ سبب نفيه كان أعماله الأدبيّة نفسها ولاسيّما عمله المشهور" فن الحبّ(Ars Amatoria)"، إذْ من المحتمل أنّ هذا العمل لمْ يرُق للإمبراطور أوغسطس الذي كان في تلك الفترة قد ضاق ذرعاً بممارسات ابنته جوليا(Julia) وأفعالها المُسرفة المنافية للأخلاق.

لم يتوقّف أوفيد خلال الفترة التي عاشها في منفاه، والتي امتدت من العام ٨ م حتّى وفاته عام ١٩/١٨م، عن الكتابة بل قضى وقته في الكتابة، وفي التماس المغفرة من أوغسطس وخليفته الإمبراطور تيبريوس(Tiberius)(١٤- ٣٧م).

ترك أوفيد نتاجاً أدبيّاً ضخماً، وغلب على كتاباته الأسلوب الرثائيّ، وهو ما كان سبّبه، ربّما، حالة الحزن التي عاشها في منفاه. وأهمّ أعمال أوفيد هي:

أ- قصائد الحبّ(Amores): وجاء في خمسة كتب، نُشرت حوالي العام ١٦ق.م. وقدّم أوفيد في قصائده هذه إشارات مهمّة إلى السلع التي جلبها التجار الرومان من اليمن والهند ولاسيّما إشارته المثيرة إلى الببغاوات الهنديّة، وحضورها في المجتمع الرومانيّ.

ب- فنّ الحبّ(Ars Amatoria): وجاء في ثلاثة كتب. ويعتبر عمله هذا من أكثر أعماله قيمةً وشعبيّة. ومثّل فيه أوفيد الحبّ كمادّة للدراسة، و مثّل الشاعر كمُعلّم الشاعر كمُعلّم. واحتوى هذا

الكتاب بين طيّاته على إشارات قيّمة للسلع المستوردة من اليمن والشرق مما جعل منه مادّة مهمّة جرى الاعتماد عليها في المواضع المناسبة من هذه الأطروحة.

جـ- علاج الحبّ(Remedia Amoris): وكتبه بعد كتابه "فنّ الحبّ"، وحاول فيه أوفيد أنْ يُقدّم لقُرائه الوسائل لتجنّب الوقوع في براثن الحبّ. وجرى الاعتماد في هذه الأطروحة على بعض الإشارة إلى السلع الشرقية التي قدّمها أوفيد في كتابه هذا.

د- التقويم(Fasti): وهو عمل عن التقويم الرومانيّ، تضمّن معلومات هامّة عن الأساطير، الطقوس، والتغيّرات الفلكيّة. إلّا أنّ نصف هذا العمل، تقريباً، مفقود.

أورد أوفيد في هذا العمل إشارات إلى حضور السلع العطريّة في الطقوس الرومانيّة، لذلك شكّل مصدراً مهمّاً لدراسة أهمّية سلع التجارة اليمنيّة في المجتمع الرومانيّ.

و لأوفيد أعمال أخرى، ولكن لمْ يتمّ الاعتماد عليها في هذه الأطروحة، منها: التحوّلات (Metamorphoses)، رسائل من البحر الأسود(Epistulae Ex Ponto)، شجرة البندق(Nux)، رسائل في الحزن(Tristia).

٤- سينيكا(Seneca)(٥- ٦٥م):

لوكيوس أنايوس سينيكا(Lucius Annaeus Seneca)، شاعر، فيلسوف، ورقم أدبيّ صعب خلال القرن الأول الميلاديّ. ولد سينيكا في قرطبة بولاية إسبانية في العام ٥م. انتقل إلى روما شابّاً، فدرس الخطابة والفلسفة. وأظهر نبوغاً مُبكّراً في الأدب والشعر الرومانيّ، فطغت شهرته إلى درجة أُطلق عليه لقب" سيّد القلم". هذه الشهرة جرّت عليه نقمة الإمبراطور غايوس غاليغولا(Caligula)(٣٧- ٤١م). إلّا أنّ النقمة الأكبر على سينيكا جاءت من خلفه الإمبراطور كلوديوس (Claudius)(٤١-٥٤م) الذي نفاه نحو كورسيكا(Corsica) في العام ٤١م.

واستمر سينيكا في منفاه حتّى قامت الإمبراطورة أغريبينا الصغرى(Agrippina The Younger) بإعادته، وأوكلت إليه مهمّة تعليم ولدها نيرون. وبعد موت كلوديوس وتولّي نيرون الحكم، في العام ٥٤م، تحوّل سينيكا إلى مستشار رئيسيّ في بلاط نيرون. وتمّكن من فرض شخصيّته في القصر الإمبراطوريّ خلال السنوات الأولى من حكم نيرون، فسارت الأمور فيها بيُسر باستثناء الحادثة الشهيرة التي قتل فيها نيرون أمّه أغريبينا عام ٥٩م.

وبعد عدّة سنوات من حكم نيرون، وبعد أنْ بدأ في التفرّد بالحكم، فقد سينيكا سطوته في قصر تلميذه نيرون، لذلك قرّر ترك الحياة السياسيّة، وانكفأ إلى أملاكه وعقاراته في منطقة كمبانيا(Campania)غربيّ إيطاليا. وبعد فترة قصيرة اتُّهم سينيكا بضلوعه في مؤامرة على حياة الإمبراطور، فجرى إعدامه في حوالي العام ٦٥م.

ترك سينيكا مجموعة كبيرة من الأعمال الأدبيّة تراوحت بين النثر والشعر الذي ضمّن فيه الهجو والرسائل. وكغيره من الأدباء الرومان، فقد شكّل نقده وهجوه للمجتمع الرومانيّ، المُنكبّ على

سلع الترف المستوردة، مادّة مهمّة جرى الاستفادة منها في هذه الأطروحة، ولاسيّما الفصل الأخير منها.

وأهمّ أعمال سينيكا هي:

أ- المحاورات(Dialogi): وكتبها بين عاميّ ٣٧- ٤١م، وهي تُقسم إلى صنفين هُما، الاستجوابات الفلسفيّة، والتعازي. ومحاوراته الفلسفيّة هي:

- "في التدبير (De Providentia).
- في ثبات أو إخلاص الفيلسوف (De constantia spientis)
- في الغضب(De Ira)
- في الحياة السعيدة(De Vita Beata)". أمّا "تعازي سينيكا" فكانت مُوجّهة إلى عدّة أشخاص من بينهم أمّه، وقدّم سينيكا في تعازيه بعض الإشارات إلى انحراف المجتمع الرومانيّ عن التقاليد الأصيلة، وإقباله على السلع اليمنية والشرقيّة. لذلك فقد تمُت الاستفادة، في هذه الأطروحة، من الإشارات إلى السلع الشرقيّة والتي قدّمها سينيكا في محاوراته بين الحين والآخر.

ب- رسائل أخلاقيّة(Epistulae Morales): وتضمّن ١٢٤ رسالة في الأخلاق صنّفها في ٢٠ كتاب. وتضمّنت الرسالة رقم(٨٦) إشارة إلى انتشار العطور والروائح الشرقيّة بين أفراد الطبقة الرومانيّة الراقية.

ب- في المنافع(De Beneficiis): وهو كتاب نثريّ جاء في ٧ كتب وقدّم نصائح للأفراد الرومان. وتضمّنت بعض الفقرات من هذا الكتاب نقداً شديداً للمجتمع الرومانيّ تمّت الاستفادة منه في هذه الأطروحة.

جـ- التراجيديّات(Tragedies): وهو نوع من الشعر الحزين، وجاء في ٩ كتب، ألّفها بين عاميّ ٤٩- ٦٢م. وهي: هرقليس(Hercules)، ترواديس(Troades)، أجاميمنون(Agamemnon)، أوبيديبوس(Oedipus)، فايدارا(Phaedra)، ميديا (Medea)، فوينيسا(Phoenissae)، ثيستيس(Thyestes)، أويتايوس (Oetaeus). واحتوت تراجيديّة "فايدار" على إشارة إلى جواهر المحيط الهنديّ وسلعه الأخرى، لذلك فقد تمّت الاستفادة منها في هذه الأطروحة.

و لسينيكا مقطوعات هجائيّة(Satire) جمع فيها بين النثر والشعر، ولكنّ لمْ يتمّ الاستفادة منها في هذه الأطروحة.

٥- بيترونيوس(Petronius)(القرن الأوّل الميلاديّ):

غايوس بيترونيوس(Gaius Petronius)، من أكثر الشخصيّات المثيرة للخلاف والجدل، والتي عاشت في عهد الإمبراطور نيرون(٥٤- ٦٨م). إذْ وُجد في الفترة نفسها شخصان حملا الاسم نفسه ، الأوّل بيترونيوس القنصل السابق وحاكم ولاية أفريقية، ورجل نيرون المُقرّب، والذي أطلق عليه بليني اسم تيتوس بيترونيوس. والثاني بيترونيوس المؤلّف المعروف وصاحب

كتاب الهجائيّات الشهير (Satyricon). ومع أنّه من غير المعروف ماهي طبيعة العلاقة بين هاتين الشخصيّتين، فإنّ أغلب الباحثين يذهبون إلى أنّ الاسمين يعودان للشخص نفسه، وأنّ بيترونيوس كان سياسيّاً ومُؤلِّفاً شأنه في ذلك شأن سينيكا.

وبالرغم من أنّ بيترونيوس كان من المقرّبين لنيرون، إلّا أنّه لاقى مصير سينيكا نفسه ، إذْ حقد عليه نيرون بتحريض من تيجيلينوس(Tigellinus) رئيس الحرس البريتوريّ، لذلك قام بالتخلّص منه بطريقة غريبة، إذْ بعث إليه نيرون رسالة يأمره فيها بالانتحار، فما كان من بيترونيوس إلّا أنّ نفذ الأوامر وقتل نفسه عام ٦٦م. وسيجري التطرّق إلى حادثة انتحاره، مرّة ثانية، في سياق هذه الأطروحة.

اشهر أعمال بيترونيوس كانت الهجائيّات(Satyricon) والتي فُقد القسم الأكبر منها، إلّا أنّ القسم المُتبقّي منها والذي يُعرف باسم(Cena Trimalchionis) كان كافياً لإظهار روعة هذا العمل وصورته. فصوّر بيترونيوس في عمله هذا الفسق والسلوك الشنيع من خلال وصفه لمُعتق رومانيّ يُدعى تريمالخيو(Trimalchio)، فوصف ثروة هذا المعتق التي حقّقها من التجارة، كما وصف مأدبته وأصناف الطعام المُستورد الذي قُدّم عليها. ومن المحتمل أنّ بيترونيوس كان يُشير في شخصيّة تريمالخيو إلى الإمبراطور نيرون، فقدّم نقداً لإسراف نيرون وتبذيره، ولكنّ غلّفه بقناع واهي خوفاً من بطش نيرون. وشكل هجو بيترونيوس هذا مادّة مهمّة ساهمت في إعطاء صورة عن كبار التجار الرومان وأرباحهم، بالإضافة إلى إشارته هنا وهناك إلى السلع الشرقية و وجودها في المجتمع الرومانيّ. لذلك فقد فرض بيترونيوس نفسه على هذه الأطروحة عند الحديث عن تمويلات التجار الرومان، وعند مناقشة أهمّية السلع الشرقية في المجتمع الرومانيّ.

٦- بليني الأكبر(Pliny The Elder)(٢٣/٢٤- ٧٩م):

جايوس بلينوس سيكندوس(Gaius Plinius Secundus) المعروف باسم بليني الأكبر تمييزاً له عن ابن أخيه بليني الأصغر(٦١- ١٢٢م) صاحب الرسائل الشهيرة. وسيتمّ الإشارة إلى بليني في هذه الأطروحة باسمه المُجرّد" بليني". أمّا عند الاستشهاد بابن أخيه بليني، فسيتم تمييزه عن عمّه بإيراد صفة" الأصغر".

وُلد بليني الأكبر عام ٢٣/٢٤م في نوفوم كوميوم(Novum Comum) شمال إيطالية. وتوفي في ٢٤ أب من العام ٧٩ م. وكان رجل إدارة وعالِم روماني، وأحّد الشخصيات البارزة في الإمبراطوريّة الرومانيّة، إذْ كان حاكم إقليم في إسبانيا، ومحامياً، ثم مستشاراً أميناً يثق به الأباطرة. فكان مُقرّباً من الإمبراطور فسباسيان، وقائد أسطول في ميسينوم(Misenum) في عهد الإمبراطور تيتوس(Titus)(٧٩- ٨١م). وكان فضوله العلمي وإحساسه بالواجب سبباً في نهاية حياته. إذْ قاد أسطولاً خرج من ميسينوم في خليج نابولي (Naple) بهدف إجلاء السكّان خلال ثوران بركان فيزوف (Vesuvius)، إلّا أنّ حبه للاستطلاع، ورغبته في رؤية ثوران

البركان عن كثب، دفعه إلى الاقتراب كثيراً من منطقة البركان، فمات اختناقاً، مُتأثّراً بالغاز المُنبعث منه عام ٧٩م، فاستحق بذلك لقب " شهيد أو ضحيّة العالم".

كان بليني إنساناً يمتلك عقليّة علميّة، وفضولاً وحبّ استطلاعٍ كبير، إذ نقل للعالَم الحديث مقداراً كبيراً من معارف القدماء. وكتب بليني في كثير من الموضوعات المختلفة، إذْ كتب عن تاريخ الحروب الألمانية، والحروب التي حدثت في عصره . وللأسف أنّ كلّ ذلك قد ضاع ، غير أنّ ابن أخيه بليني الأصغر روى عنه كثيراً من أعماله. وكانت مؤلفات بليني قد شهرته بأنّه أكثر الناس علماً في عصره ، إذْ كان عالماً موسوعيّاً، فتناول إلى جانب الأعمال العسكريّة والحربيّة، التاريخ، والتعليم واللغة. ولم يبقَ من مؤلّفاته البالغ عددها(١٠٢ مُؤلّف)، سوى موسوعته الموسومة بالتاريخ الطبيعيّ (Naturalis Historia). والتي جرى الاعتماد عليها، بشكل كبير، في هذه الأطروحة. وتُعدّ موسوعة التاريخ الطبيعي، التي أعدّها بليني، دائرة معارف عن الطبيعة، لم يسبقه إليها أيّ كاتب يوناني أو روماني، كما يُفاخر هو بذلك. وتألّف هذا العمل من ٣٧ كتاباً، شملت مختلف المجالات العلميّة. فبحث بليني فيها في الجغرافية، والتاريخ، والأجناس، والسلالات البشرية، ووظائف الأعضاء، وعلوم الحيوان، والنبات، والصيدلة، والمعادن. وتحتوي الموسوعة على ٢٠ ألف مادة مُستقاة من مؤلّفين يونان ورومان.

يتضمّن الكتاب الأول من الموسوعة قائمة بالمحتويات والمصادر. أمّا الكتاب الثاني فخُصّص للمُستحضرات الطبّية النباتيّة، والكتب من(٣– ٦) خُصصت للجغرافية. والكتاب السابع بحث في الإنسان، وسماته، وقواه البدنية والعقليّة، وبعض الأمثلة والغرائب عن الشعوب النائية، أما الكتب من(٨– ١١)، فبحث فيها في الحيوانات والعقاقير المُستخرجة منها. والكتب من(١٢– ٢٧) خصّصها لدراسة النبات مع العناية بالنباتات المهمّة للزراعة، ثم العقاقير النباتية. والكتب من(٢٨– ٣٢) كرّسها لدراسة أخرى للحيوانات، والعقاقير المستخرجة منها. أمّا الكتب من(٣٣– ٣٧) فقد درس فيها المعادن وفوائدها في الأدوية، والعقاقير الطبية، وكذلك دراسة للفنون الجميلة. واستخدم بليني في موسوعته هذه حوالي (٢٠٠٠) مجلداً و(١٠٠) مرجع مختار. وتذكر فهارس (بليني) (٤٧٣) كاتباً، منهم ما يزيد على الثلاثين كاتباً من الإغريق، لكن الكثير منها مراجع ثانوية، أمّا المصادر الرئيسة فكانت قليلة.

أمّا عن معارف بليني عن اليمن والهند، فقد تناولها بتفصيل كبير، إذْ تحدّث بشكل موسوعيّ عن كافة الأمور المتّصلة بطُرق التجارة والمراكز التجاريّة، ومراحل الرحلة التجاريّة الرومانيّة نحو موانئ اليمن والهند. كما قدّم في كتابه الأخير معلومات مفصّلة عن الأحجار الكريمة الهنديّة وصفاتها. وقدّم أسعاراً لأغلب السلع التي جرى استيرادها من اليمن والشرق. أضف إلى أنّ نقده للرفاهيات الشرقيّة قد جعل من كتاباته مادّة مهمة جرى الاعتماد عليها في هذه الأطروحة بشكل كبير.

٧- دليل البحر الإريثيري (Periplus Maris Erythraea):

أحّد أهمّ المصادر الرومانيّة إنْ لمْ يكن أهّمها على الإطلاق كان دليل البحر الإريثيري ، الذي صُنّف على أنّه الدليل الأكثر شمولاً وتفصيلاً للتجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق.

و كلمة "بيريبلوس"(Periplus) تعني رحلة أو دورة، وقد استُعملت كثيراً عند الجغرافيين والمؤرّخين والرحالة، فوضع سيلاكس(Scylax)، الذي بعث به الملك الأخميني داريوس الأول (Darius)(٥٢٢-٤٨٦ ق.م)، وضع بيريبلوس. وكتب المُؤرّخ أريان (Arian) كتاباً أطلق عليه اسم بيريبلوس البحر الاسود (Periplus Of The Black Sea).

أما كلمة إريثريّ(Erythrean)، فهي كلمة يونانية تعني "الأحمر". ومع أن هناك بحراً هو البحر الأحمر، فإن هذه الكلمة اليونانية، في العصور القديمة، لم يكن يُقصد بها البحر الأحمر المعروف اليوم. إذ أنّ البحر الأحمر الحاليّ كان يُسمى لدى الجغرافيين الكلاسيكيين، حتى بعد زمن تأليف كتاب دليل البحر الإريثري، "خليج العرب"، أو "الخليج العربي"(Sinus Arabicus). أمّا الكلمة اليونانية "إريثري" فكانت تعني، في ذلك العصر، القسم الشماليّ من المحيط الهنديّ وأجزائه و مُتفرعاته، بما في ذلك البحر العربيّ، والخليج العربيّ بضمنه خليج عُمان، والبحر الأحمر.

ويُفضّل بعض المؤرخين استعمال كلمة "دليل" على رحلة أو دورة ، لأنها على طبيعة الكتاب أدلّ، وإلى المقصود منه أقرب. وعليه فقد أُطلق على هذا الكتاب " دليل البحر الإريثري". في حين ذهب قسم من المؤرخين إلى استعمال كلمة "الطواف" بدلاً من "الدليل"، فأطلقوا على الكتاب اسم "كتاب الطواف حول البحر الإريثيري ".

أمّا عن اسم مؤلف الكتاب، فهو مجهول، وكلّما يُؤكّد الدليل أنّ المُؤلف كان يونانيّاً من سكّان مدينة الإسكندريّة، وأنه كان تاجراً أو ملاحاً، له تجربة شخصيّة بالتجارة مع اليمن وشرقيّ أفريقية والشرق.

وعلى الرغم من الشهرة الواسعة التي حازها هذا الكتاب لدى جمهور المؤرخين الذين يُعدونه وثيقة تاريخية مهمة ، فإنّ حجمه صغير إذ يتألف من(٦٦) فقرة(koine)، أو فصلاً قصيراً، وعدد صفحاته(٢٨) صفحة فقط، وفقاً للترجمة الإنجليزية للأستاذ شوف(Schoff)، وهي الترجمة التي تمّ اعتمادها في هذه الأطروحة.

وكُرست الفقرات من(١-١٨) لوصف الساحل الغربي للبحر الأحمر بدءاً من الشاطئ المصري حتى رهابته أو ربطة(Rhapta) على الساحل الأفريقي الشرقي. أما الفقرات من (١٩-٣٦)، فقد خُصّصت لوصف بلاد العرب، والساحل الشرقيّ للبحر الأحمر من الشمال عند خليج العقبة إلى باب المندب جنوباً، وساحل البحر العربيّ حتى عُمان والخليج العربيّ. في حين تناولت الفقرات من(٣٧-٦٦) المناطق والموانئ الهنديّة.

وقدّم صاحب كتاب الدليل وصفاً مُفصّلاً للموانئ اليمنيّة والهنديّة الواقعة على ساحل البحر الأحمر والبحر العربي والمُحيط الهنديّ. وأورد تفصيلاً للسلع التجاريّة الصادرة والواردة عبر تلك الموانئ. كما قدّم معلومات قيّمة عن الأسواق ونظام التبادل التجاريّ، فضلاً عن مُلاحظات نادرة عن الوضع السياسي الذي قد يواجهه التاجر في تلك الأسواق والموانئ والذي قد يُؤثّر على تجارته. ومعلومات أخرى تتّصل بالتعامل التجاريّ والرسوم والضرائب التي قد تُدفع، وإشارات مُوجزة عن الملوك والحكّام وسيطرتهم على التجارة المارّة عبر أراضيهم.

وقد امتاز مؤلف كتاب الدليل بأسلوب لغويّ واقعيّ، وذهنيّة عمليّة ليس فيها أي حبكة قصصيّة خياليّة. ومُؤلِّف كتاب الدليل يُقدم نفسه في كتابه كتاجر عمليّ يضع نُصب عينيه كلّ ما له علاقة بالتجارة البحريّة، وكلّ ما يحتاج إلى معرفته الملّاحون والتجار، سواءً ما يتّصل منها بالملاحة والأسواق، أو ما يتّصل بالمعلومات العامّة عن البلاد التي تقع على السواحل العربيّة والهنديّة أو على مقربةٍ منها.

وقدّم الدليل معلومات تُفيد البحّارة والتجّار، فقد تناول موانئ البحر الأحمر الواحد تلو الآخر، والأسواق الموجودة في تلك الموانئ، والسلع التي تُباع فيها، وصادراتها ووارداتها، ووصف الساحل الغربيّ للبحر الأحمر بدءاً من ميناء ميوس هرموس المصريّ الواقع على البحر الأحمر، ثم استمر حتى رهابتا أو ربطة على الساحل الشرقيّ لأفريقية، ثم انتقل الى وصف الساحل الشرقيّ للبحر الأحمر(ساحل الجزيرة العربيّة) بِدءاً من ميناء لويكي كومي في شمال الحجاز، ومنه سار بمحاذاة ساحل الجزيرة العربيّة حتى خليج عُمان، ومنه إلى سواحل الهند الغربيّة والشرقيّة حتى مصب نهر الغانج.

وجاء الدليل على شكل وثيقة تاريخية وجغرافية مُفصّلة عن سواحل البحر الأحمر والمحيط الهنديّ بما فيها من موانئ وطُرق تجاريّة وملاحيّة، كما بحث في السلع التجاريّة الواردة والصادرة عبر تلك الموانئ والأسواق.

ولا يوجد أيّ مصدر سواء أكان رومانيّ أمْ غير رومانيّ يوازيه بالمعلومات والشروح التي قدّمها. إذْ يورد دليل البحر الإريثيري وصفاً جغرافياً لسواحل البحر الأحمر وإفريقية فيما وراء باب المندب، إلى حيث عرفها الناس يومئذ. وعني بشواطئ الجزيرة العربية الجنوبية، والجزء الغربي من الهند إلى آخر حدود ملبار. وأولى الدليل اهتماماً خاصّاً للموانئ. والميناء في نظر دليل البحر الإريثيري ، هو الأرض التي يوجد فيها مكان لرسو السفن وسوق ومخازن للسلع التجاريّة الكثيرة.

كما عرض الأماكن التي تصلح لتوقّف السفن والقيام بتجارة محدودة فيها. وفصّل في المتاجر المختلفة – المستوردة والمصدرة – وأورد إشارات مهمّة إلى المراكز الداخليّة التي قد تُغذي الموانئ بالسلع أو تشتري السلع التي تحتاجها من تلك الموانئ.

لذلك يعدّ دليل البحر الإريثيري دليلاً للتاجر الذي يستعمل الخط البحريّ انطلاقاً من الشواطئ المصريّة للبحر الأحمر حتى شرق أفريقية والهند، فضلاً عن تقديمه إشارات موجزة عن مسار الملاحة، ومحطّات التوقّف، ومعلومات دقيقة عن السلع المصدَّرة والمستورَدة عبر الموانئ، وأوقات وطرق الملاحة والظروف المحليّة والعوائق التي قد تُصادف البحّار وأمور عمليّة أخرى.

ودار جدال طويل بين العلماء والمؤرّخين حول زمن تأليف كتاب دليل البحر الإريثري. فانقسموا في ذلك إلى ثلاث فئات: الفئة الأولى، و ترى أنّ زمن تأليف الكتاب كان في حوالي منتصف القرن الأول الميلاديّ، أو بداية النصف الثاني منه. وترى فئة ثانية أن تأليف الكتاب كان في حوالي النصف الثاني من القرن الأوّل الميلاديّ، وفي الثمانينات بالتحديد. وترى فئة ثالثة أن تأليف الكتاب يعود إلى زمن متأخر وذلك في القرنين الثاني أو الثالث الميلاديين. إلّا أنّ أغلب المؤرّخين يُرجّحون النصف الثاني من القرن الأول الميلادي زمناً لتأليف الكتاب، أي بين عاميّ ٥٠– ٨٠ م. ويعتمد هؤلاء المُؤرّخين في تحديدهم هذا لزمن وضع الدليل على تاريخ الشخصيات التي ذكرها الكتاب ومن ضمنها ذِكره لملك الأنباط ماليكوس الثاني(Malichus II) الذي حكم بين عامي ٤٠– ٧٠م.

ومن المحتمل أنّه قد جرى أرشفة هذا الدليل ضمن السجلات الرسميّة للحكومة الرومانيّة في الإسكندريّة بهدف خدمة الرومان العاملين في التجارة مع اليمن والشرق.

وتتوفرّ لدليل البحر الإريثيري بعض الترجمات العربيّة الجزئيّة، ولاسيّما الفقرات الخاصّة بالحديث عن اليمن وموانئها.

٨– مارتيال(Martial)(٤٠– ١٠٣/١٠٤م):

ماركوس فاليريوس مارتياليس(Marcus Valerius Martialis)، أحّد أعظم الشعراء الرومان الساخرين، ومن الذين تركوا بصمة قويّة وباقية في الأدبِ الرومانيّ.

وُلِد مارتيال في حوالي العام ٤٠م في بيلبيس(Bilbilis) الواقعة في ولاية هيسبانيا (Hispania) (إسبانية). وكان والده يُدعى فاليريوس فرونتو(Valerius Fronto). إنتقل مارتيال إلى مدينة روما في حوالي العام ٦٤م، وهناك نال صداقة ودعم أقرانه من الشعراء الرومان، ومنهم سينيكا ولوكان(Lucan). وبعد فترة قصيرة نال صداقة أوفيد وبليني الأصغر. وبحكم مهنته ومهارته الأدبيّة ولسانه المُتملّق، فقد تمكّن مارتيال من التقرّب من الإمبراطور تيتوس وخليفته دومتيان (Domitian)(٨١– ٩٦م). وبعد اغتيال دومتيان عام ٩٦م خشي مارتيال من نقمة خلفه الإمبراطور نيرفا (Nerva) (٩٦– ٩٨م)، لذلك قرّر العودة إلى موطنه في إسبانية وبقي هناك حتّى موته عام ١٠٣/١٠٤م.

قامت شهرة مارتيال على قصائده التي وضعها والتي زاد عددها على(١٥٠٠) قصيدة (Epigrammata)، تمّ جمعها في(١٤) كتاب، وجرى نشرها بين عاميّ ٨٥– ١٠٣م. وقد

تنوّعت المواضيع التي عالجها مارتيال في قصائده كتنوّع جوانب الحياة نفسها، فشملت الصداقة، الخسارة، والسلوك البشريّ البذيء كمادّة يستحقّ نقدها. هذه الأفكار التي عرضها مارتيال في قصائده، بالإضافة إلى أسلوبه القاسي في النقد المُوجّه للمجتمع الرومانيّ، جعل من تلك القصائد مادّة مُهمّة جرى الاعتماد عليها، بشكل لابأس به، في هذه الأطروحة ولاسيّما في الفصل الخاصّ بالسلع الشرقيّة وحضورها في المجتمع الرومانيّ.

ولمارتيال كتاب آخر يُطلق عليه اسم "العروض المسرحيّة (Liber Spectaculorum)" الذي أكمله في العام ٨١ م. بالتزامن مع الافتتاح الكبير لمدرّج الكولسيوم(Colosseum) في روما. وتضمّن هذا الكتاب بعض الإشارات إلى الحيوانات المُستوردة من الهند والتي عرضها الإمبراطور دومتيان في افتتاح الكولسيوم عام ٨١م.

٩- جوفنال(Juvenal)(النصف الثاني من القرن الأوّل والنصف الأوّل من القرن الثاني الميلاديّان):

ديكيموس جونيوس جوفيناليس(Decimus Junius Juvenalis)، واحدٌ من أعظم الهجّائين الرومان. وبالرغم من شهرته، إلّا أنّ المعلومات عن تفاصيل حياته قليلة جدّاً، باستثناء بعض الإشارات التي أوردها هو في أعماله، وبعض الإشارات التي قدّمها نظيره مارتيال.

أشهر أعماله كانت مقطوعاته الهجائيّة(Satyricon)، التي هاجم فيها الحالة التي آلَ إليها المجتمع الرومانيّ في أيّامه، والتي رأى فيها انحرافا عن قيم المجتمع الرومانيّ الحقيقيّة. ورسم جوفنال في مقطوعاته تلك صورةً قاتمةً للمجتمع الرومانيّ الذي طغت عليه، في نظره، حالات الشذوذ الأخلاقيّ. وشكّل هجو جوفنال للمجتمع الرومانيّ مادّةً مهمّةً صوّر فيها انتشار سلع الترف القادمة من اليمن والشرق، والتي رأى فيها مظهراً من مظاهر الانحراف عن عادات الأسلاف الرومان، وترفاً غير مُبرّر. لذلك فقد تمّت الاستفادة من بعض ما أورده في طيّات مقطوعاته تلك في سبيل توضيح أنواع السلع الشرقيّة.

١٠- أريان(Arrian)(من القرن الثاني الميلاديّ):

فلافيوس أريانوس (Flavius Arrianus)، مُؤرّخ وحاكم وقنصل رومانيّ. ولد في بيثينيا(Bithynia) في حوالي العام ٩٠م وتشرّب تربية وتعليماً ممتازاً. عمل في السياسة ، وتولّى منصب القنصل في حوالي العام ١٢٩م، وأرسله الإمبراطور هادريان (Hadrian)(١١٧-١٣٨م) كحاكم على كبادوكية. أمّا تاريخ وفاته الدقيق فهو غير معروف، إلّا أنّه كان، على الأرجح، في عهد الإمبراطور ماركوس أوريليوس (Marcus Aurelius)(١٦١- ١٨٠م). ترك أريان عدّة مؤلّفات أهمّها:

أ- كتاب الأناباسيس (Anabasis)، أو الفُتوحات وشرح فيه جميع فتوحات الإسكندر الأكبر. وخلال وصفه لتلك الفتوحات، تناول أريان موضوع التاريخ اليوناني من المدة التي توقف عندها

المؤرخ اليوناني إكسينيفون (Xenophon)(٤٣٠-٣٥٤ق.م). وبذلك فإنّه يكون قد عالج موضوعاً بعيداً عن عصره فترة تصل إلى مئات السنين.

ويقول أريان أنه اعتمد على تقارير اثنين من أبرز قادة الإسكندر وهما، بطلميوس (Ptolemaios) بن لاجوس(Lagos)، وهو أحد كبار قادة الإسكندر، و أرسطوبولوس (Aristobulus)، وهو من ثُقاة الإسكندر وأحّد قوّاد جيشه.

وقد قدّم هذا الكتاب معلومات مهمّة جرى الاستفادة منها خلال البحث في الأوضاع السياسيّة في الهند خلال عهد الإسكندر، وخلال البحث في تطوّرات التجارة بين الغرب والشرق خلال العصر الهللينستيّ.

ب- الإنديكا(Indica): من كتب أريان الهامّة، إذْ جمع فيه تفاصيل ممّا كتبه نيارخوس الذي قاد أسطول الإسكندر العائد من الهند إلى الخليج العربيّ، و ماكاسثنيس(Megasthenes) السفير السلوقيّ الذي أقام في بلاط مملكة موريا (Maurya) الهنديّة بتكليف من الملك سلوقس الأوّل (Seleucid I) (٣١٢-٢٨١ق.م). واعتمدت هذه الأطروحة على هذا الكتاب عند دراسة رحلة نيارخوس والنشاط التجاريّ في الخليج العربيّ خلال العصر السلوقيّ.

١١- كلاوديوس بطلميوس(Claudius Ptolemaius)(القرن الثاني الميلاديّ):

كلاوديوس بطلميوس أو كما أسماه العرب المُسلمون "بطليموس القلوذي"، إذْ خلطوا بين الإسم والنسبة. وهو يوناني من مواطني الإسكندرية، المعلومات عن سيرة حياته ضئيلة، إلّا أنّ المعروف منها أنّه ولد وتُوفّي في مصر، وأنّه كتب في منتصف القرن الثاني الميلاديّ. وبطليموس عالم فلك، وجغرافية، ورياضيات، ويُعدّ أعظم شخصيّة جغرافيّة في العصر الرومانيّ. ترك مؤلفات شهيرة منها كتاب ""المجسطي(Almagest)"، في علم الفلك، والرياضيات، والذي اشتمل على (١٣) كتاب. إلّا أنّ مُؤلَّفه الأكثر قُرباً من هذه الأطروحة كان كتاب الجغرافية أو الدليل الجغرافيّ(Geographike Hyphegesis)، والذي دُرّس في معظم مدارس العالم إلى ما بعد انتهاء القرون الوسطى. وقد أُعجب رجال عصر النهضة الأوربيّة بما احتواه هذا الكتاب من اكتشاف علمي سمح بتعيين مواقع الأماكن المعروفة في العالم على الورق من خلال خطوط الطول والعرض الخاصّة بها.

جمع بطليموس في كتابه كلّ ما عرفه العلماء اليونان السابقون، وما سمعه هو بنفسه، وما شاهده بعينه. وقسّم العالم إلى أقاليم بحسب درجات الطول والعرض. وهو تقسيم لا يختلف كثيراً عن التقسيم القائم في أيّامنا هذه. وقد اعتمد بطليموس على من سبقه من الجغرافيين اليونان، إذْ أشار إلى فضل مارينوس الصوريّ (Marinus) عليه، كما اعتمد على ايراتوسثنيس وهيبارخوس (Hipparchus) (١٩٠- ١٢٠ق.م). ورسم بطليموس خريطة للعالم المعمور آنذاك، كما رسم خارطة لبلاد العرب. وأورد قائمة تتضمن ما لا يقل عن(١١٤) مدينة أو قرية

في العربية السعيدة(Arabia Felix) أيّ اليمن و (٢٦) مدينة أخرى في العربية الصحراوية (Arabia Diserta) ، إلى جانب(٥٧) قبيلة، و (١٣) عاصمة وعدد من السلاسل الجبليّة والأنهار. وقد قسّم بلادَ العربِ إلى ثلاثة أقسام : العربية الصحراويّة، والعربيّة الصخريّة أو الحجريّة(Arabia Petrea)، والعربية السعيدة. كما أنّه أشمل معلومات ومواقع في الهند لمْ ترِد عند أحّد ممّن سبقوه، ولاسيّما المواقع في جزيرة سريلانكا(Sri Lanka)، وجنوبيّ شرقيّ أسية، مما جعل من جغرافيّته مصدراً مهمّاً لدراسة التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق في القرن الثاني الميلاديّ.

١٢ – فيلوستراتوس(Philostratus)(اشتهر في بداية القرن الثالث الميلاديّ):

فلافيوس فيلوستراتوس(Flavius Philostratus)، كاتب وخطيب رومانيّ. ينتمي إلى عائلة سفسطائيّة غنيّة كانت تُقيم في جزيرة ليمنوس(Lemnos) على ساحل ميسيا(Mysia). تلقّى فيلوستراتوس تعليمه، كما غيره من الأدباء والعلماء، في مدينة أثينا ومنها سافر إلى روما. وفي العاصمة الرومانيّة انتشرت شهرته وسمعته حتّى وصلت إلى مسامع جوليا دومنا(Julia Domna)، زوجة الإمبراطور سبتيموس سيفيروس(Septimius Severus)(١٩٣– ٢١١م)، التي كانت تحاول أنْ تملأ القصر الإمبراطوريّ بكلّ مثقّف يُمكن أنْ تجده. بناءً على ذلك أصبح فيلوستراتوس واحداً من رجال الحاشية ومن المقرّبين لجوليا دومنا.

ترك فيلوستراتوس عدد من الأعمال كان أهمّها: حياة السفسطائيين(Lives of The Sophists)، وحياة أبولونيوس من تيانا(Life Of Apollonius Of Tyana). وكتاب أبولونيوس من تيانا، والذي تمّ الاعتماد عليه بشكل لابأس في هذه الأطروحة، جاء في(٨) كتب نُشر، على الأرجح، بين عاميّ ٢٠٨– ٢١٠م.

وتمحور كتاب أبولونيوس من تيانا حول فيلسوف يُدعى أبولونيوس قام برحلة برّية إلى الهند، وهناك التقى بعدد من الحكماء الهنود، ودخل معهم في مناظرة حول طبيعة الكون والإله. هذه المناظرة التي جاءت في الكتاب الثالث من هذا المُؤلَّف، تمّت الاستفادة منها بشكل كبير في وصف طبيعة، وبنية السفن الرومانية العاملة في المحيط الهنديّ. إذْ شرح أبولونيوس أفكاره بهذا الخصوص من خلال التناظر الوظيفي لسفن البحر الأحمر التي استخدمها التجّار الرومان. فشبّه الكون بسفينة كبيرة جدّاً تقودها هيئة مُتسلسلة من الآلهة لكلّ منهم دور يقوم به حتّى تصل السفينة إلى وجهتها المنشودة.

ثانياً: المصادر الشرقيّة:

انطلاقا من حقيقة أنّ هذه الأطروحة تُعالج موضوعاً مُتشعّباً يمتدّ مجاله من إيطالية غرباً إلى الصين شرقاً، ومن بحر قزوين شمالاً إلى اليمن جنوباً، لذلك كان لابدّ من الاطلاع على ما كتبه الهنود والصينيّون عن التجار الرومان في بلادهم. ولعلّ أهمّ ما جاء في هذا المجال كان السجلّات الصينيّة المعروفة باسم حوليّات أو سجلّات الهان، وما أنتجه الأدب التاميلي من أشعار ملحميّة.

١- سجلات الهان المتأخّرة(Hou Han shu)(القرن الثاني الميلاديّ):

وهي مجموعة من الوثائق والمحفوظات الرسميّة، تعود إلى سلالة الهان الإمبراطوريّة التي حكمت الصين بين عاميّ ٢٠٦ق.م و ٢٢٠م. وحصلت تلك الوثائق الصينيّة على معلوماتها من مصدرين: الأوّل، قواد الجيش الصيني، الذين شاركوا في الهجوم على ممالك التاريم، الواقعة في أسية الوسطى، في نهاية القرن الأوّل الميلاديّ، والذين قدّموا لحكومتهم تقارير عن الشعوب التي تستوطن في مناطق الغرب البعيد ومن بين تلك الشعوب كان شعب الدا كين(Da Qin) أو الرومان. والثاني، تقارير السفراء الذين زاروا قصر إمبراطور الهان، ومن بين هؤلاء السفراء كان مجموعة من الرومان ذكرت سجلات الهان أنّهم قدموا من الإمبراطوريّة الرومانيّة. ولمْ تبقَ تلك السجلات والوثائق بشكلها الذي كانت عليه حين دوّنت في القرن الثاني الميلاديّ، بل أُعيد جمعها وتنسيقها في القرن الخامس الميلاديّ تحت اسم تواريخ أو سجلات الهان.

واضطلع العالم الألمانيّ هيرث(Hirth) بمهمة دراسة تلك السجلات الصينيّة وترجمتها، وتمّ الاعتماد في هذه الأطروحة على الترجمة التي قدّمها هيرث، مع عرض الآراء التي طرحها بخصوص طبيعة الصلات التجاريّة بين روما والصين.

وتنبع أهمّية تلك السجلات من أنّها سجلات رسميّة، أوّلاً، أيّ حكوميّة، وبالتالي فهي ذات موثوقيّة ومصداقيّة. وهذه النقطة أجمع عليها جميع الدراسين لتاريخ العلاقات الرومانيّة الصينيّة. وثانياً أنّها تقدّم معلومات عن الرومان، ورغبتهم في إقامة علاقات تجارية مباشرة مع الصين. وهذه المعلومات لمْ تردْ في أيّ مصدر رومانيّ سواءً بصورة مباشرة أمْ غير مباشرة. لذلك فقد ساهمت في رأب الصدع في المعلومات عن التجارة الرومانيّة مع الصين.

٢- سجلّات وِي ليو(Wei lue)(القرن الثالث الميلاديّ):

وهي أيضاً مجموعة من السجلّات الصينيّة، تعود لسلالة وِيْ(Wei)، وهي إحدى السلالات التي حكمت في الصين بعد انهيار إمبراطوريّة الهان في العام ٢٢٠م. وتُنسب هذه السجلّات إلى عالِم صيني يُدعى يو- هوان(Yu Huan). وقام العالمان ليزلي(Leslie) وجاردنر(Gardiner) بترجمة تلك السجلّات ووضّحا أهمّيتها في دراسة العلاقات الرومانيّة

الصينية. وتمّ في هذه الأطروحة الاعتماد على الترجمة التي قدّمها هذان العالمان. واحتوت سجلّات وِيْ ليو على معلومات مهمّة عن تجّار رومان وصل بعضهم إلى البلاط الصينيّ، وبعضهم وصل إلى أراضي جنوبيّ شرقيّ أسية في الفيتنام وكمبوديا، لذلك فقد شكّلت تلك السجلّات مادّة مهمّة جرى الاعتماد عليها في هذه الأطروحة.

٣- الأدب التاميلي القديم(Ancient Tamil Literature):

يُطلَق اسم التاميل على القسم الجنوبيّ من الهند. والأدب التاميلي هو مجموعة من القصائد، والقصص الملحميّة الهنديّة التي تعود إلى القرون الميلاديّة الأولى، أيّ إلى الفترة التي شهدت ذروة النشاط الرومانيّ مع الهند. وعلى اعتبار أنّ الأدب التاميلي كان في الأصل قصائد ملحميّة، لذلك فقد تمّ تناقلها شفهيّاً حتّى جرى جمعها في القرن السابع الميلاديّ ضمن نصوص أدبيّة حافظت على شكلها حتّى يومنا هذا.

ويأتي أهمّية الأدب التاميلي في هذه الأطروحة من أنّه يُقدّم إشارات مُهمّة إلى نشاط التجّار الرومان المُولعين بالفلفل الأسود، فأَطلق عليهم اسم اليافاناس(Yavanas)، وصوّر سفنهم الكبيرة التي ترسو في موانئ جنوبيّ الهند، كما قدّم معلومات عن رومان عملوا كحرس ومُرتزقة في قصور الملوك جنوبيّ الهند. لذلك فقد شكّل هذا الأدب مصدراً لا يمكن تجاهله حين دراسة الصلات التجارية الرومانيّة مع الهند.

ثانياً: المصادر الأثرية:

لطالما شكّل علم الآثار رديفاً قويّاً لعلم التاريخ، ولطالما ساهمت المُكتشفات الأثرية في سدّ الثغرات والنقص الموجود في المصادر الأدبيّة. لذلك كان لابدّ من الوقوف على نتائج الأبحاث الأثرية، واستخلاص المفيد منها لهذه الأطروحة. وتُقسم المصادر الأثرية التي تمّ الاستفادة منها في هذه الأطروحة إلى عدّة أنواع هي:

١- النقوش:

وتأتي على رأس المصادر الأثرية المُعتمدة في هذه الأطروحة. وأهمّ تلك النقوش كانت النقوش التدمريّة، والتي حملت اسم "نقوش القوافل التدمريّة" وغطّت الفترة الزمنيّة الممتدة بين عاميّ ١٩- ٢٦٠م. وجاءت على شكل أعمال تشريفيّة وتذكاريّة للأشخاص التدمريين العاملين في تجارة القوافل، وللأشخاص الذين ساعدوا تلك القوافل بطريقةٍ أو بأخرى. وكُتبت تلك النقوش باللغتين الآراميّة واليونانيّة، وقدّمت الشكر لأفراد موّلوا القافلة أو أمّنوا لها الحماية أو يسّروا عمل التجّار التدمريين في مواقعَ مختلفة.

وتأتي أهمّية هذه النقوش من أنّها المصدر الوحيد لدراسة التجارة التدمريّة البعيدة المسافة، إذْ أحجمت المصادر الأدبيّة عن ذكر تجارة القوافل التدمريّة. كما قدّمت تلك النقوش معلومات عن الأفراد الذين شاركوا في تجارة تدمر، ووُجهات تلك القوافل في بلاد ماين النهرين والخليج العربيّ

وحّتى في الهند. لذلك كان لابدّ من دراستها بهدف تحقيق فهم أشمل للتجارة الرومانيّة مع الشرق. ونُشر القسم الأكبر من النقوش التدمريّة في مجموعة النقوش التدمريّة(Inventaire des inscriptions de Palmyre) التي صنّفها العالمان جاولوفسكي (Gawlikowski) وستاركي (Starcky). وجاءت تلك المجموعة في (١١ جزء). أمّا ما تبقّى منها فجرى نشره في تقارير التنقيبات الأثرية التي تمّت في تدمر، أو في بعض المقالات الأكاديميّة. وتمّ في هذه الأطروحة الاعتماد على الترجمات الإنكليزيّة لتلك النقوش والتي قام بها الأستاذ كيري يونغ (Gary Young). ومن النقوش التدمريّة الأخرى التي جرى الاعتماد عليها في هذه الأطروحة كان النقش الضريبيّ التدمريّ والعائد للعام ١٣٧م، والذي وثّق السلع الخاضعة للضريبة في مدينة تدمر.

ومن النقوش الأخرى التي قدّمت بعض المعلومات لهذه الأطروحة، كانت النقوش اللاتينيّة التي عُثر عليها جنوبيّ سوريّة، وكان أغلبها نقوش عسكريّة، وثّقت مكان تمركّز الوحدات العسكريّة الرومانيّة في تلك المنطقة بهدف حماية طرق القوافل الوافدة إلى جنوبيّ سورية من اليمن جنوباً ومن الخليج العربيّ شرقاً.

كما قدّمت النقوش والمُخربشات التي وُجدت على الطرق الصحراوية بين كوبتوس(Coptos)(على النيل) وموانئ البحر الأحمر في برنيكي(Berenice) و ميوس هرموس(Myos Hormos) معلومات هامّة عن الأشخاص الذين شاركوا في التجارة مع اليمن والشرق، وجنسياتهم، وفئاتهم الاجتماعية. وبدت روعة المصادر الأثرية وتماهيها مع المصادر الأدبيّة في أحد النقوش التي عُثر عليها في مصر، والذي قدّم للباحثين اسم مُعتَق رومانيّ ذكر بليني نشاطه في البحر الأحمر، ولكنّه لمْ يذكر اسمه، فجاء النقش، وسدّ الثغرة الموجودة عند بليني مُورداً اسم ذلك المُعتَق. ومن النقوش الهامّة التي جرى الاعتماد عليها، كان نقش عُثر عليه في كوبتوس، وثّق الرسوم التي فرضتها الحكومة الرومانية على المسافرين بين مدينة كوبتوس على النيل وموانئ البحر الأحمر العاملة في التجارة مع اليمن والشرق.

٢- النقود:

من المصادر الأثرية الهامة التي جرى الاعتماد عليها في هذه الأطروحة كانت النقود، ولاسيّما تلك التي اكتشفت في جنوبيّ الهند، وجنوبيّ شرقيّ آسية. إذْ عثر في جنوبيّ الهند على كمّيات كبيرة من العملة الرومانيّة تعود إلى فترات متقطّعة من القرن الأوّل الميلاديّ. فحدّدت تلك النقوش مجال عمل التجّار الرومان، ومدى نشاطهم في الهند. كما أكّدت تلك المكتشفات النقدية المعلومات التي أوردتها المصادر الأدبيّة عن حجم التجارة الرومانية مع الشرق، ومدى الاستنزاف الذي تسبّبت فيه تلك التجارة. كما أثبتت المُكتشفات النقديّة الرومانيّة في التايلاند،

جنوبيّ شرقيّ أسية، وصول التجار الرومان إلى تلك المنطقة الواقعة في الشرق الأقصى. بناءً على ذلك فإنّ النقود تُشكّل مصدراً هامّاً لا يمكن تجاهله عند دراسة التجارة الرومانية مع الشرق.

٣- قِطع الأوستراكا(Ostraka):

هي قِطع صغيرة(شُقف أو شُقافات) مصنوعة من الفخّار أو الحجر، كانت تُستخدم في مصر الرومانيّة في شتّى الأغراض، ولاسيّما تلك المُتعلّقة بتدوين الإيصالات الضريبيّة، والخطابات الخاصّة، والمُذكّرات، والحسابات والتمرينات المدرسيّة. وكانت تُصنع إمّا من الفخّار أو الحجر الجيريّ الذي يسهُل تسويته. وتُدرج هذه القطع في المتاحف تحت اسم "الأوستراكا" . وعُثر على كمّ كبير من هذه الأوستراكا في ميناء برنيكي ومدينة كوبتوس على نهر النيل، وحفظت إيصالات ضريبيّة خاصّة ببعض التجار الرومان العاملين في التجارة الشرقيّة. ومن بين مجموعات الأوستراكا الهامّة، كانت المجموعة المعروفة باسم " أرشيف نيكانور(Archive of Nicanor)". وتعود هذه المجموعة لعائلة يونانية كانت تقيم في مصر الرومانية. تلك العائلة كانت تُدير شركة خاصّة بنقل السلع و المؤن بين كوبتوس وموانئ البحر الأحمر. وحفظ أرشيف نيكانور معلومات هامّة عن أسماء وجنسيّات التجّار العاملين في التجارة الشرقيّة، وعن الطرق التي سلكها هؤلاء التجّار في نقل السلع الشرقيّة عبر الصحراء المصريّة. بناءً على ذلك فقد كانت قطع الأوستراكا مصدراً أثرياً لا يمكن الاستغناء عنه في هذه الأطروحة.

٤- أوراق البردي:

من المصادر الأثرية الهامّة التي تكاد تنفرد بها أرض مصر، إذْ ساعدت الطبيعة الصحراوية الجافّة لمصر في حفظ كنز كبير من أوراق البرديّ، التي كانت من الوسائل الشائعة في الكتابة في مصر الرومانيّة. وقدّمت أوراق البرديّ، التي عُثر عليها أثناء التنقيبات في ميناء برنيكي على الساحل الغربيّ للبحر الأحمر، معلومات هامّة عن التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق. ولعلّ أهمّ تلك الأوراق كانت ورقة أطلق عليها الباحثون اسم" ورقة بردي موزوريس". والتي قام كل من الأستاذين كيري يونغ و ليونيل كاسون(Leone Casson) بعرض محتوياتها باللغة اليونانية وترجمتها إلى اللغة الإنكليزيّة. ووثّق وجه تلك الورقة(recto) قرضاً حصل عليه تاجر رومانيّ من تاجر آخر مقيم في ميناء موزوريس جنوبيّ الهند. أمّا ظهر الورقة(verso) فقد وثّق حمولة سفينة رومانيّة تُدعى هيرمابولون(Hermapollon) عائدة من الهند. وقدّمت ورقة بردي موزوريس معلومات هامّة عن مصادر تمويل التجار الرومان العاملين في التجارة الشرقيّة، وعن السلع التي جلبها هؤلاء التجار من الهند، لابل وثّقت اسم واحدة من السفن التي شاركت في التجارة الرومانية مع الشرق. لذلك فقد ساهمت أوراق البرديّ في تقديم معلومات قيّمة لهذه الأطروحة، وساهمت في توضيح جوانب متعدّدة من التجارة الرومانية مع الشرق، تلك الجوانب كانت ستبقى مبهمة لولا اكتشاف أوراق البردي تلك.

٥- الاكتشافات الأثرية في أعماق البحار:

على اعتبار أنّ هذه الأطروحة تُعالج تجارة بعيدة المسافة تمّت في أغلب الأحيان على متن سفن تمخُر عباب المحيط الهنديّ، وبعضها نقل السلع من الإسكندريّة المصريّة إلى روما عبر البحر المتوسّط. لذلك فقد قدّمت الاكتشافات الأثرية لبعض السفن الغارقة في البحر الأحمر والمحيط الهنديّ والبحر المتوسّط معلومات مهمّة بخصوص طبيعة السلع التي جرى تبادلها، وأسماء التجّار المُشاركين في نقل السلع، والنشاط التجاريّ الرومانيّ بشكل عام. فاكتشفت سفينة رومانيّة غارقة بالقرب من موقع ميناء ميوس هرموس على الساحل المصريّ، وهي محمّلة بحاويات فخّارية لنقل النبيذ حمل بعضها أختام بأسماء تجّار رومان وهنود. كما اكتشفت سفينة رومانيّة غارقة شمال غربيّ الهند، احتوت أيضاً على حاويات للنبيذ المتوسّطي. أضف إلى أنّ الباحثين جعلوا من زيادة عدد السفن الرومانية، الغارقة في المتوسّط، دليلاً على زيادة حجم النشاط التجاريّ المتوسّطي الذي قامت التجارة الشرقيّة بدور كبير في دفعه قُدماً إلى الأمام، بدليل العثور على سفينة، تحمل اسم بوزّينو (Pozzino)، على الساحل الشماليّ الغربيّ لإيطاليا. واحتوت تلك السفينة على صناديق ضخمة ممتلئة جميعها بالفلفل الأسود المُستورد من الهند. لذلك فقد شكّلت الاكتشافات الأثرية تحت البحّار مصدراً مهمّاً لدراسة التجارة اليمنية والشرقيّة يجب أخذه في عين الاعتبار عند تصنيف مصادر دراسة التجارة اليمنية والشرقيّة.

- عرض لأهمّ المراجع التي جرى استخدامها في هذه الأطروحة:

قدّمت الدراسات الحديثة، ولاسيّما الأجنبيّة، منها معلومات كثيرة ساهمت في إنجاز هذه الأطروحة، تلك المراجع تتراوح بين المراجع العربية بما فيها المقالات، والدوريّات، والرسائل العلميّة، والمراجع الأجنبيّة بما فيها الأبحاث، ونتائج التنقيبات الأثرية.

أوّلا: المراجع العربيّة:

من سوء الحظّ أنّ الدراسات العربيّة المُتخصّصة بالتجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق جاءت قليلة مع أنّ البحث عن المادّة العلميّة لهذه الأطروحة قد شمل عدّة دول على امتداد الوطن العربيّ. ولعلّ أهمّ ما جاء في هذا المجال هي الدراسات العلميّة الآتية:

١- بحث للدكتور عبد المجيد حمدان، وهو بعنوان(**العلاقات التجاريّة بين الدولة السلوقيّة والهند وبلاد العرب**). نُشر هذا البحث في مجلّة الدراسات التاريخية في مدينة دمشق، وقدّم معلومات هامة فيما يخصّ التجارة السلوقيّة مع اليمن والهند، مما جعل منه مرجع مهمّ في الفصل الأوّل من هذه الأطروحة، والذي بحث في تطّورات التجارة بين الغرب والشرق في العصر الهللينستي.

٢- كتاب للدكتور مفيد رائف العابد، وهو بعنوان(**سوريا في عصر السلوقيين من الإسكندر حتى بومبيوس ٣٣٣- ٦٤ق.م**)، نُشر هذا الكتاب في مدينة دمشق، وقدّم معلومات مهمّة للفصل

الأوّل من هذه الأطروحة، ولاسيّما فيما يتعلّق بالعلاقات التجارية السلوقية مع الهند، والطُرق التجارية بين سورية السلوقيّة والشرق.

٣- كتاب للدكتور حمد محمد بن صراي، وهو بعنوان(**العلاقات الحضارية بين الخليج العربي وشبه القارة الهندية وجنوبي شرق آسيا من القرن الثالث قبل الميلاد إلى القرن السابع الميلاديّ)**، شغل هذا الكتاب عدد كامل من مجلة الدارة التي تصدر في مدينة الرياض، وقدم معلومات قيّمة عن الموانئ الهندية التي تعامل معها التجار الرومان، والآثار الرومانية التي عُثر عليها في تلك الموانئ.

٤- مجموعة من الأبحاث عن اليمن والطرق التجارية فيها، مع ترجمة جزئيّة لكتاب دليل البحر الإريثيري، تضمّنتها (**سلسلة دراسات في تاريخ الجزيرة العربيّة**) في الكتاب الثاني منها ونُشرت في جامعة الملك سعود في الرياض.

٥- بحث للدكتور حمد محمد بن صراي، وهو بعنوان(**الرومان ومنطقة الخليج العربي ٢٥ق.م-٢٣٥م)**، نُشر هذا البحث في مجلّة دراسات كلّية العلوم الإنسانية والاجتماعية في جامعة الإمارات العربيّة المتّحدة. وقدّم معلومات مهمّة عن السياسة الرومانية تجاه الخليج العربيّ ولاسيّما مملكة ميسان، ودور الاقتصاد في توجيه تلك السياسة.

٦- بحث للدكتورة حنان عيسى جاسم، وهو بعنوان(**السياسة الرومانيّة تجاه شبه الجزيرة العربيّة قبل الإسلام)**، نُشر هذا البحث في مجلّة آداب الفراهيدي في مدينة تكريت في العراق، وقدّم معلومات مهمّة عن دور التجارة في توجيه السياسة الرومانية في اليمن. كما قدّم معلومات مهمّة عن حملة إيليوس غالوس الرومانيّة على اليمن.

٧- بحث للدكتورة شذى أحمد عيسى، وهو بعنوان(**أضواء حول أهمّية طريق الفرات في التاريخ القديم)**، نشر هذا البحث في مجلّة دراسات تاريخية في مدينة البَصرة في العراق، وقدّم معلومات مُهمّة عن وجهات القوافل التدمريّة، والمحطّات التي مرّت بها تلك القوافل، والوسائل المُستخدمة من قبل التجّار التدمريين في الإبحار على نهر الفرات.

٨- بحث للدكتور سيّد أحمد الناصريّ، وهو بعنوان (**الرومان و البحر الأحمر)**، نُشر في مجلّة الدارة في الرياض، وقدّم معلومات هامّة عن الخطوات التي قام بها الرومان في سبيل تنشيط التجارة عبر البحر الأحمر، وعن الموانئ التي تمّ إقامتها هناك، كما أورد نقشاً لاتينيّاً مع ترجمته إلى العربيّة يعود إلى معتق رومانيّ وصل إلى جزيرة سريلانكا جنوبيّ الهند.

٩- كتاب للدكتور سليمان بن عبد الرحمن الذييب، وهو بعنوان(**الحملة الرومانية الأولى على جنوب غرب شبه الجزيرة العربية)**، نُشر في مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات في مدينة الرياض. وقدّم معلومات هامّة عن حملة إيليوس غالوس على اليمن ولاسيّما الأسباب الاقتصادية

لها، والأهمّ أنّه قدّم نقداً مُعلّلاً للبحوث السابقة التي تناولت تلك الحملة، مما جعل منه مرجع مهم في دراسة تفاصيل تلك الحملة الرومانية على اليمن.

١٠- كتاب للدكتورة نورة عبد الله النعيم، وهو بعنوان(**الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية في الفترة من القرن الثالث قبل الميلاد وحتى القرن الثالث الميلادي**)، نُشر في مدينة الرياض، وقدّم معلومات هامّة بخصوص الطرق التجارية التي ربطت بين الإمبراطوريّة الرومانية واليمن، والسلع التي أنتجتها اليمن، بالإضافة إلى شروح فيما يخصّ شكل الأشجار العطريّة ،وطريقة، ووقت جني محصول تلك الأشجار.

ثانياً: المراجع المُعرّبة:

وتشمل الدراسات والأبحاث المنقولة من اللغات الأجنبيّة إلى اللغة العربيّة، وأهمّ تلك المراجع التي جرى الاعتماد عليها في هذه الأطروحة هي:

١- كتاب للأستاذ فرانك ولبانك، وهو بعنوان (**العالم الهللينستي- حملة الإسكندر على الشرق ونشأة الممالك الهللينستية**)، نُشر في القاهرة، وقدّم معلومات مهمّة فيما يخصّ الطرق التي سلكتها التجارة السلوقية نحو الهند، والإجراءات التي قامت بها السلطة البطلمية لتنشيط التجارة عبر البحر الأحمر، أضف إلى تعريجه على مسألة اكتشاف الرياح الموسمية، وأهمّيتها.

٢- كتاب للدكتور جورج فضلو حوراني، وهو بعنوان (**العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى**)، نُشر في القاهرة، وقدّم معلومات قيّمة فيما يخصّ التجارة السلوقيّة و البطلميّة مع الهند، أضف إلى مُعالجته العلمية لتوقيت، وكيفيّة، وأهمّية تعرّف البحّار اليونانيّ هيبالوس على سرّ لرياح الموسميّة.

٣- بحث للدكتور شيلدن آرثر نولدمان، وهو بعنوان (**ميسان" دراسة تاريخيّة أوليّة"**)، نُشر هذا البحث في مجلّة الأستاذ في مدينة بغداد، وقدّم معلومات هامّة عن تاريخ مملكة ميسان على الخليج العربيّ، وعن أهمّيتها التجاريّة.

٤- كتاب للأستاذ شيفمان، وهو بعنوان(**المجتمع السوري القديم**)، نُشر في مدينة دمشق، وقدّم معلومات هامّة عن تجارة القوافل التدمريّة وتصنيف النقوش التدمريّة.

٥- كتاب للأستاذ فريد كزار، وهو بعنوان(**التوابل- التاريخ الكونيّ**)، نُشر في مدينة أبو ظبي في الإمارات العربيّة المُتّحدة، وقدّم معلومات هامّة فيما يتعلّق بالتوابل التي استوردها التجّار الرومان من الهند، وحضور تلك التوابل في المجتمع الرومانيّ.

ثالثاً: المراجع الأجنبيّة:

وتشمل الدراسات والأبحاث الأجنبيّة عن التجارة الرومانية مع اليمن والشرق، بالتوازي مع المصادر، العمود الفقريّ لهذه الأطروحة، إذْ تناولت أغلب جوانب هذه الدراسة مع ترجمات للمصادر الصينيّة والهنديّة والنقوش الرومانيّة والتدمريّة. وأهمّ تلك المراجع هي:

١- كتاب للأستاذ كيري يونغ وهو بعنوان:

Rome's Eastern Trade: International Commerce and Imperial Policy31 BC– AD 305.

التجارة الرومانيّة الشرقيّة: اقتصاد دوليّ وسياسة إمبراطوريّة ٣١ق.م– ٣٠٥م.

وقدّم معلومات مهمّة فيما يخصّ التجارة الرومانية مع اليمن والهند، إذْ بحث في الطرق البرّية والبحريّة، والخطوات التي قامت بها الحكومة الرومانيّة لتشجيع تلك التجارة، كما قدّم عرضاً شاملاً، مع ترجمة للنقوش اللاتينية التي تخدم هذا الموضوع، بالإضافة إلى عرضه لنقوش القوافل التدمريّة مع ترجماتها، وهو ما جعله من المراجع المهمّة ذات الفضل الكبير على هذه الأطروحة.

٢- كتاب للأستاذ وارمنغتون، وهو بعنوان:

The Commerce between the Roman Empire and India.

وهو أقدم دراسة أجنبيّة متخصّصة عن التجارة بين الإمبراطوريّة الرومانية والهند، وقدّم شرحاً لطبيعة تلك التجارة، وأهمّيتها، ونشاطات التجار الرومان في الهند. بالإضافة إلى تقديمه لدراسة مُعمّقة عن السلع الشرقيّة.

٣- كتاب للأستاذ راؤول ماكلوجين، وهو بعنوان:

Rome and the Distant East.

روما والشرق الأقصى. وتناول فيه بشكل مُعمّق الصلات التجارية بين روما والشرق، مع بحث عن التجارة مع اليمن، وقدّم دراسة اقتصادية لحجم تلك التجارة ودورها في الاقتصاد الرومانيّ. كما تناول الصلات السياسية التي جمعت الهند مع روما.

٤- كتاب أخر للأستاذ راؤول ماكلوجين وهو بعنوان:

The Roman Empire and the Indian Ocean.

الإمبراطوريّة الرومانية والمحيط الهنديّ. ودرس التجارة الرومانية مع الهند عبر البحر الأحمر والمحيط الهنديّ، كما قدّم معلومات قيّمة عن الموانئ الهنديّة، وطبيعة النشاط التجاريّ الرومانيّ فيها، بالإضافة إلى معلومات مهمّة عن السلع الهنديّة وحضورها في المجتمع الرومانيّ.

٥- كتاب للأستاذ هيرث، وهو بعنوان:

China and the Roman Orient.

الصين والشرق الرومانيّ. وقدّم ترجمة لسجلّات الهان الصينيّة، مع تعليقات عن طبيعة الصلات الرومانية مع الصين، وفنّد بالدليل صحّة سجّلات الهان التي ذهب عدد من الباحثين للتشكيك فيها.

٦- كتاب للأستاذ نيجيل جروم، وهو بعنوان:

Frankincense and Myrrh, A study of the Arabian incense trade.

اللبات والمُرّ، دراسة في تجارة البخّور العربيّة. يُعدّ هذا الكتاب من أهمّ الدراسات الغربيّة عن أشجار البخّور والمُرّ اليمنيّة. إذْ قدّم معلومات قيّمة عن شكل شجرة البخّور والمر، وتوقيت وطرق حصاد محصولها، والطرق التجاريّة التي تمّ بها تصدير المحصول نحو سورية ومصر الرومانيّة. كما قدّم نظريّة مهمّة بيّن فيها مع الدليل استمرار أهمّية طريق البخّور في القرنين الأوّل والثاني الميلاديّان.

٧- كتاب للأستاذ تشوف، وهو بعنوان:

The Periplus Of The Erythraen Sea, Travel and Trade in The Indeian Ocean, By Amerchant Of The First Century.

دليل البحر الإريثيري ، سفر وتجارة في المحيط الهنديّ، من قبل تاجر من القرن الأوّل الميلاديّ. من أهمّ المراجع لدراسة التجارة الرومانيّة مع جميع المناطق التي ذكرها دليل البحر الإريثيري في كتابه. ومع أنّ هذا الكتاب كان مُخصّصاً لترجمة الدليل من اليونانيّة إلى الإنكليزيّة، إلّا أنّه قدّم شروحاً، وتوضيحات ساهمت في تخفيف المصاعب التي واجهت الباحث في تحديد المواقع المضبوطة للموانئ الهنديّة، وفي فهم بعض المُصطلحات التي أوردها الدليل.

٨- كتاب للأستاذ ليونيل كاسون، وهو بعنوان:

The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, Translation, and Commentary.

دليل البحر الإريثيري: النصّ مع مقدّمة(مدخل)، ترجمة، وتعليق. ترجمة أخرى لدليل البحر الإريثيري، إلّا أنّ المُترجم قدّم فيه، بالإضافة إلى الترجمة، شرح للوسط التجاريّ الذي قام به دليل البحر الإريثيري برحلته التجاريّة. كما قدّم معلومات مهمة عن التجار الرومان المشاركين في التجارة مع اليمن والشرق، ومستواهم الاجتماعي ومصادر تمويلاتهم.

٩- كتاب للأستاذ دابلي، وهو بعنوان:

Empire of Pleasures: Luxury and Indulgence in the Roman World.

إمبراطوريّة من المُتع(الملذّات): الرفاهيّة والانغماس في الترف في الإمبراطوريّة الرومانيّة. وقدّم دراسة مُعمّقة عن الإقبال الحاصل في المجتمع الرومانيّ نحو سلع الرفاهيّة، والألعاب الضخمة التي كانت تُقام لتسلية الجمهور. كما قدّم معلومات مهمّة عن حضور السلع الشرقيّة المستوردة في المجتمع الرومانيّ. والحيوانات الهندية التي كانت تعرض في الألعاب، والعروض العامّة.

١٠- كتاب للأستاذ ثابار، وهو بعنوان:

Asoka and the Decline of the Mauryas.

أسوكا وانحطاط الدولة الموريّة. من أهمّ المراجع التي عالجت تاريخ إمبراطوريّة موريا الهنديّة والتي أقامت علاقات دبلوماسيّة وتجارية مع السلوقيين، وعلاقات دبلوماسيّة مع البطالمة. لذلك فقد قدّم هذا المرجع معلومات مهمّة للفصل الأوّل من هذه الأطروحة.

١١- مقال للأستاذ ليونيل كاسون، وهو بعنوان"

New Light on Maritime Loans: P. Vindob. G 40822.

أضواء جديدة على القروض البحريّة.P. Vindob. G 40822 . وتناول كاسون فيه أحّد مصادر التمويلات للتجّار الرومان العاملين في التجارة الشرقيّة، عبر دراسته لورقة البردي المشهورة بورقة بردي موزوريس أو ورقة بردي فيينا كما أسماها كاسون. لذلك فقد كان هذا المقال في غاية الأهمّية عند دراسة ورقة البردي تلك، وعند دراسة تمويلات التجارة الرومانية مع اليمن والشرق.

الفصل الأوّل

تطوّرات التجارة بين الغرب و اليمن والهند في العصر الهللينستيّ

مُقدّمة.

أوّلاً: تطوّرات التجارة الغربية مع اليمن والشرق منذ أقدم العصور حتّى العصر الهللينستيّ.

١– الفراعنة المصريّون.

٢– الفُرس الأخمينيّون.

ثانياً– عهد الإسكندر المقدونيّ(٣٥٦– ٣٢٣ ق.م).

١– الإسكندر في الهند.

٢– آثار غزو الإسكندر المقدونيّ للشرق، والهند وانعكاساتها على التجارة الشرقيّة.

أ– الناحية السياسيّة.

ب– الناحية الاقتصادية.

جـ– الناحية العمرانيّة.

د– ناحية الكشوفات الجغرافيّة.

هـ– مُخطّطات الإسكندر للسيطرة على الجزيرة العربيّة.

ثالثاً: العصر الهللينستيّ(٣٢٣ – ٣٠ق.م).

١– السلوقيّون (٣١٢– ٦٤ق.م).

أ– الطُرق التجاريّة السلوقيّة نحو اليمن والهند.

ب– الجرهاء و دورها في النشاط التجاريّ في العصر السلوقيّ.

جـ – الجهود السلوقيّة المُبكّرة لتنشيط التجارة مع اليمن والهند.

د– جهود الملك أنطيوخس الثالث(٢٢٣–١٨٧ق.م) لتنشيط التجارة الشرقيّة.

هـ– جهود الملك أنطيوخس الرابع(١٧٥–١٦٣ ق.م) لتنشيط التجارة الشرقيّة.

و– العلاقات السلوقيّة الهنديّة.

٢– المملكة البطلميّة(٣٠٥–٣٠ ق.م).

أ– البعثات الاستكشافيّة البطلميّة والموانئ التي أقامها البطالمة على الجانب الغربيّ للبحر الأحمر.

ب – استكشاف البطالمة للساحل الشرقيّ.

للبحر الأحمر وجهودهم للسيطرة على تجارة البخور.

جـ– تطوّرات التجارة مع اليمن والهند خلال الفترة البطلميّة المُبكّرة.

د- القرصنة النبطيّة والردّ البطلميّ عليها.

هـ- تطوّرات التجارة مع اليمن والهند خلال الفترة البطلميّة المُتأخّرة.

رابعاً: تعرّف اليونان على سرّ استخدام الرياح الموسميّة(حوالي العام ١٠٠ق.م).

١- ماهيّة الرياح الموسميّة مواعيد هُبوبها.

٢- التعرّف اليونانيّ على استخدامها.

٣- أثر التعرّف اليونانيّ على استخدامها.

خامساً: السلع التجاريّة التي جلبها العالم الهلّينستيّ من اليمن والهند.

١- المواد العطريّة.

٢- الفيلة.

مُقدّمة:

لم تكن قد تبلورت خلال عهد الإسكندر والعصر الهللينستيّ أُطر ومعالم واضحة لتجارة بعيدة المسافة مع اليمن والشرق، وإنّما كانت تلك التجارة تخضع لتطوّرات وتشهد قيام بنية تحتيّة برزت معالمها بشكلٍ جليٍّ في العصر الرومانيّ.

وخلال الفترة الزمنيّة التي غاصَ فيها هذا الفصل، كانت التجارة اليمنيّة والهنديّة بأيدي الوسطاء العرب الذين تحكّموا بتجارة المواد العطريّة التي أنتجها اليمن من بخّور ومُرّ، والتي أنتجتها الهند وجلبها هؤلاء الوسطاء إلى موانئ اليمن كميناء عدن الذي كان سوقاً يلتقي فيها تجّار الغرب والشرق.

هؤلاء الوسطاء العرب انتشروا في المراكز الحيويّة من شبه الجزيرة العربيّة فجنوباً سيطر عرب سبأ، وشمالاً سيطر عرب الأنباط، أمّا شرقاً فسيطر عرب الجرهاء وميسان. في حين اكتفت الدول الهللينستيّة بمُحاولات السيطرة على نهايات تلك الطرق، باستثناء البطالمة الذين عملوا في الفترة المُتأخّرة من تاريخهم على فتح طريق مُباشر نحو موانئ اليمن والهند نفسها.

وبناءً على التدخّل الخجول للدول الهللينستيّة في هذه التجارة فقد عُنون هذا الفصل بتطوّرات التجارة الهللينستيّة وليس التجارة.

وسيتمّ في هذا الفصل دراسة المراحل التي مرّت بها تجارة الغرب مع اليمن والهند، انطلاقاً من بعثة حتشبسوت، ومُحاولات داريوس لفتح الطريق البحريّة إلى الهند، مُروراً بعهد الإسكندر، وفتوحاته في الهند والتقسيمات الإدارية التي قام فيها هناك. بالإضافة إلى دراسة الجهود الحثيثة التي بذلها الإسكندر الكبير لتنشيط التجارة الطُرق البحريّة والبرّية إلى موطن البخّور والبهارات. تلك الجهود التي بترها موت الملك المقدونيّ المُبكّرة. ومن ثمّ سيتمّ بحث عصر الدول الهللينستيّة التي عُنيت بشكل مُباشر أو غير مُباشر بالتجارة مع اليمن والهند، أيّ البطالمة والسلوقيّون. كما سيتمّ إلقاء الضوء على الجهود المُبكّرة والمُتأخرة، التي بذلتها تلك الدول لضمان منافعها من تجارة اليمن والهند، هذه الجهود التي كانت جليّة في مصر البطلميّة صاحبة الامتداد الواسع على البحر الأحمر، أكثر من سورية السلوقيّة صاحبة الصلات البرّية المُباشرة مع الهند.

أوّلاً: تمهيد:

تطوّرات التجارة الغربية مع اليمن والشرق منذ أقدم العصور حتّى العصر الهللينستيّ:

لم يكُن الرومان مُبتدعين بقدر ما كانوا وارثين، ولم يكونوا مُؤسّسين بقدر ما كانوا مُطوّرين. وهذا ليس بالغريب على الحضارات العظيمة، إذْ أنّ مسيرة التاريخ الطويلة تفترض التكافل بين الحضارات، فكُلّ حضارةٍ تأخذُ من سابقتها وتُورث للاحقتها. ولذلك فإنّ دراسة التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق لابدّ من أنْ تُزوّد بتمهيد تاريخيّ يُعالج طبيعة العلاقات التجاريّة بين الشعوب والحضارات، التي سبقت الحضارة الرومانيّة من جهة، ومناطق اليمن والشرق من جهة

أخرى بهدف تكوين صورة تاريخيّة مُتكاملة تُساعد على فهم التطوّر الشامل للتجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق.

١– تجارة الفراعنة المصريّين مع اليمن و الشرق:

لم تكن التجارة الشرقيّة وليدة العصر الرومانـيّ، بل كان لها تاريخ طويل يمتدّ عميقاً في الماضيّ البعيد. إذْ أنّه ومنذ أيّام الفراعنة كان للمصريّين اتّصالات تجاريّة مع اليمن وسواحل أفريقية الشرقيّة[١]. وبحلول الألف الثالث قبل الميلاد حازت المواد العطريّة العربيّة على أهمّية كبيرة في المراسم الدينيّة المصريّة لدرجة أنّ المصريين القدماء دعوا المناطق التي تُنتج المواد العطريّة بالأرض المُقدّسة[٢]. و تُؤيد الاكتشافات الأثريّة في أرض مصر وكذلك النصوص الهيروغليفيّة من عصر المملكة المصريّة القديمة، الآراء التي تقول بأهمّية البخّور والمُرّ ومكانتهما في الطقوس الدينيّة والجنائزيّة ولاسيّما التحنيط[٣].

ويُسجلّ التاريخ المصريّ القديم حادثة مُميّزة، تندرج في إطار التجارة المصريّة مع اليمن وسواحل أفريقية الشرقيّة. إذْ أرسلت الملكة المصريّة حتشبسوت (Hatshepsut)(١٤٧٣– ١٤٥٨ق.م) بعثة تجاريّة بحريّة إلى أرض البونت(Punt)[٤]، للحصول على المواد العطريّة الثمينة[٥]. وتُخلّد الرسومُ الجداريّة والنحتُ النافر على جدران معبد حتشبسوت، قرب واديّ الملوك في الدير البحريّ، كيف أسّست الملكة حتشبسوت قاعدة على ساحل البحر الأحمر في مصر، وأرسلت خمس سفن مصريّة لاستكشاف الطريق البحريّة إلى بلاد البونت[٦]، وبالفعل نجحت تلك البعثة

---

1 Byl. S. A; The Essence and Use of Perfume In Ancient Egypt, University Of South Africa, 2012, p43.

كذلك: سيّد(عبد المنعم عبد الحليم): البحر الأحمر وظهيره في العصور القديمة، الإسكندريّة، ١٩٩٣م، ص٥٦٦.

2 Naville. E; The temple of Deir el-Bahri,Vol. 3, Egyptian Exploration Fund, London, 1898, p15

3 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, MPG Books Group Ltd, New York, 2010, p23.

كذلك: Herodotus; Histories; II. 85.

٤ تعدّدت الآراء في تحديد منطقة البونت. فذهب الرأي الأوّل إلى أنّها تقع بالعروض الجغرافيّة للصومال وأريتيرية على الساحل الأفريقيّ للبحر الأحمر. وذهب الرأي الثاني إلى أنّ المقصود بها هو مناطق جنوبيّ الجزيرة العربيّة(اليمن). أمّا الرأي الثالث، فذهب إلى أنّها تشمل الجانبين الأسيوي والأفريقيّ جنوبيّ منطقة البحر الأحمر(أيّ اليمن وما يُقابها على الجانب الآخر). ولعلّ من الإشارات المُهمّة إلى أنّ بلاد البونت قد تقع في مناطق جنوبي الجزيرة العربيّة، هي تلك الرسومات الجداريّة التي خلّدت بعثة الملكة المصريّة حتشبسوت والتي ظهر فيها " بارحو(Barho)"، كبير بلاد البونت، الذي استقبل بعثة حتشبسوت، وهو يرتديّ الزيّ اليمنيّ والخنجر الشهير، الذي لايزال يظهر في الزيّ اليمنيّ والعُمانيّ حتّى يومنا هذا. انظر: صالح(عبد العزيز): شبه الجزيرة العربيّة في المصادر المصريّة القديمة، مجلّة عالم الفكر، مج١٥، عدد١، ١٩٨٤م، ص١٩٨- ٣٠٨.

5 Glenister. C. L; Profiling Punt: Using Trade Relations To Locate God's Land', Stellenbosch University, 2008, pp 40- 44.

6 Sidebotham, S. E; The Red Land: The illustrated Archaeology of Egypt's Eastern Desert, New York: American University in Cairo Press, 2008, p61- 94.

وعادت السفن المصريّة مُحمّلة باللبان الذي كان مُخصّصاً للاستعمال الملكيّ وللكهنة الذين أداروا المعابد الملكيّة[١].

٢– الفرس الأخمينيّون:

في القرن السادس قبل الميلاد تمكّن الملك الفارسيّ قمبيز الثاني (Cambyses II) (٥٣٠– ٥٢٢ ق.م) من السيطرة على مصر، فأصبحت مصر بذلك ضمن امبراطوريّة كبيرة مُمتدّة من شرقيّ البحر المُتوسّط إلى حدود الهند[٢]، مما فتح المجال لقيام علاقات تجاريّة بين هذه المناطق البعيدة عن بعضها البعض، هذا عدا عن إمكانيّة لقاء الوكلاء التجاريّون من الجاليات اليونانيّة، المُقيمة في الأناضول(Anatolia)، مع أقرانهم من التُجّار الهنود المُتواجدين في مدينة بابل(Babylon)(قرب بغداد اليوم)[٣]. وفي إطار سعي خلفه، الملك داريوس الأول (Darius)(٥٢٢– ٤٨٦ق.م)، الذي تمكن من السيطرة على الهندوكوش[٤] ، وقاد الجيوش الفارسيّة إلى شماليّ الهند عام ٥٢٠ق.م[٥]، لتأسيس طُرق جديدة للاتصال عبر إمبراطورتيه، فإنّه قام في العام ٤٩٨ ق.م بإعادة بناء القناة التي تربط بين نهر النيل(Nile) والبحر الأحمر(قناة سيزوتريس)[٦]، والتي يعود الفضل في وضع أسُسها الأولى للفرعون المصريّ نخاو (Necho) (٦١٠– ٥٩٥ق.م)[٧]، وهي تبدأ من الفرع البلوزيّ، أحّد فروع النيل قديماً، بالقرب من الزقازيق، وتشقّ واديّ الطميلات، ثمّ البحيرات إلى السويس(Suez)[٨]. كما قام درايوس الأول بإرسال عدد من السفن لاستكشاف الطريق البحريّة التي كانت تنطلق من مصر، وتدور حول شبه الجزيرة العربيّة وصولاً إلى الخليج العربيّ. وخلّد داريوس انجازاته في مصر بنقوش

---

[1] Parker. P; The Great Trade Routes, Conway, 2012, p29.

[2] Smith. M. A; the development of The Maritime Trade between India and the West from 1000 B.C to 120 B.C, university of Arizona, Texas, 1995, pp380- 389.

[3] McLaughlin. R; op, cit, p23.

[٤] الهندوكوش : هضبة في أسية الوسطى شمال أفغانستان اليوم. وهي تّتصل شمالاً بجبال بامير. وجبال الهندوكوش التي قطعها الإسكندر تفصل اليوم العاصمة الأفغانستانيّة كابول عن أسية الوسطى(جمهوريّة تركستان). انظر:

Debra. S, Pamela.D; Empire Of Alexander The Great, Chelsea House, New York 2009, p44.

انظر أيضاً :اليسوعي(فردينان توتل): المنجد في الأعلام، ط ٨، بيروت، دار المشرق، ١٩٧٦م، ص٧٣١.

[5] Herodotus; Histories, III, 89- 96.

وكان للهند أهمّية كيرة للاقتصاد الفارسيّ، إذْ أشار هيرودوت في هذه الفقرات إلى أنّ الهند قد زوّدت الملك داريوس الفارسيّ بحوالي ثلث الجزية التي كان يتقاضاها من كامل إمبراطورتيه على امتدادها الواسع.

[٦] الناصريّ (سيّد أحمد): الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، سلسة دراسات في تاريخ الجزيرة العربيّة، الكتاب الثاني، جامعة الملك سعود، ١٩٨٤م، ص٤٠١- ٤٢٨،ص٤٠٥.

[7] Herodotus; Histories, II, 85.

ويُشير المؤرّخ اليونانيّ هيرودوت هنا إلى أنّ طول تلك القناة كان حواليّ ٨٤ كم، وأنّ حوالي١٢٠ الف عامل فقدوا حياتهم خلال تنفيذ هذا المشروع الضخم.

[8] Shea. W. H; A Date for the Recently Discovered Canal of Egypt, Bulletin of the American Schools of Oriental Research, No 226, 1977, pp31- 34, p32.

منحوتة على قطع من الغرانيت[1]. إلّا أنّ أهمّ حدث فيما يتعلّق بمُحاولات داريوس لتنشيط التجارة البحريّة بين الهند ومصر، كان قيامه بإرسال بحّارٍ يونانيٍّ، دُعي سكيلاكس (Scylax)، في أسطول، ضمّ بحارة يونانيين وفينيقيين، عبر نهر السند أو الهند(Indus) جنوباً[2]. ومما لاشكّ فيه أنّ اليونان كانوا بحّارين مهرة إلّا أنّهم كانوا مُتمرّسين على الملاحة في البحر المُتوسّط وليس في المحيط الهنديّ. ومن المُحتمل أنّ الروايات التي كان يسمعها البحّارة اليونان مثل سكيلاكس وغيره، عن الزواحف الخطيرة في الهند، وامتدادات المحيطات الشاسعة كانت تتشابه في أذهانهم مع الروايات الأسطوريّة التي رواها الأديب اليونانيّ هوميروس(Homer) في ملحمته الأوديسة (Odyssey)[3]، وعزّزت صورة الإله الهنديّ ذو العشرة أرجل تلك الأفكار في أذهان البحارة اليونان[4]. على أيّة حال، تمكّن البحّارة الذين أرسلهم داريوس الأول من استكشاف مجرى نهر الهند بعد قطعهم مسافة تبلغ حوالي ٢٠٠ ميل في الأراضيّ الأراضي المجهولة بالنسبة لهم. وعند وصولهم إلى دلتا نهر الهند أسّس هؤلاء البحّارة محطّة عُرفت باسم باتالا(Pattala) بالقرب من دلتا نهر الهند[5]. و بدؤوا بعدها في رحلة بحريّة نحو مصر. ونظراً لأنّ سكيلاكس وزملائه كانوا يجهلون سرّ الرياح الموسميّة، التي كانت تهبّ موسميّاً في المحيط الهنديّ، فإنّ الرحلة البحريّة على الساحل الجنوبيّ لإيران استغرقت معهم عدّة أشهر[6]. ومن الساحل الإيرانيّ تمكّنوا من الاهتداء إلى طريق أخذهم حول الجزيرة العربيّة، ووصلوا في النهاية إلى السويس بعد مُضيّ حوال ٣٠ شهر على تركهم للساحل الهنديّ[7]. ويبدو أنّ هذه الرحلة كانت سبباً في ادعاء

---

[1] وُجد هذا النقش المكتوب باللغة الفارسيّة القديمة(العيلاميّة والأكّاديّة) بالقرب من القناة الواصلة بين النيل والبحر الأحمر. وجاء فيه: " أنا فارسيّ من فارس، أنا سيطرت على مصر، أنا أمرت بشقّ هذه القناة من النهر الذي يُسمّى نهر النيل الذي يجريّ(يتدفّق) في مصر إلى البحر الذي يجري من فارس. وبعد أنْ أتممت شقّ هذه القناة، أنا أمرت أنْ تُبحر السفن في هذه القناة إلى فارس. هذه كانت رغبتي". للمزيد انظر:

Kent. R .G; Old persian Texts, JNES, No1 , 1942, p419.

[2] McLaughlin. R; op, cit, p23.

ونهر الهند هو أهمّ وأطول نهر في شبه القارّة الهنديّة، يبلغ طوله حواليّ ٢٨٨٠كم. ينبع من التبت شمال جبال الهملايا ويتّجه في جريانه نحو الغرب والجنوب الغربيّ وينتهي في المحيط الهنديّ في دلتا واسعة تقع مدينة كراتشي الباكستانيّة على نهايتها الغربيّة. وقد صيغ اسم القارة الهنديّة بأكملها من اسم هذا النهر الذي قامت على ضفافه أقدم الحضارات الهنديّة. انظر:

Higham, C. F; Encyclopedia of Ancient Asian Civilizations, Library of Congres, New York, 2004, p150, 151.

[3] هوميروس: الأوديسة، ترجمة: دريني خشبة، مكتبة دار الكتب الأهليّة، القاهرة، ١٩٤٥م

[4] Herodotus; Histories; IIII. 44.

[5] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, Pen & Sword Military, Great Britain, South Yorkshire, 2010, p74.

وميناء باتالا يقع عن مصبّ نهر الهند في بحر العرب بالقرب من مدينة حيدر آباد اليوم. انظر:

Worthington. I; Ptolemy I King and Pharaoh of Egypt, Oxford, 2016, p63.

[6] Smith. M. A; op, cit, p28.

[7] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p23.

داريوس الأول أنّه قد فتح بلاد الهند للملاحة الفارسيّة[1]. وفي ختام هذه الرحلة كتب سكيلاكس تقريراً تضمّن مُشاهداته بينما كان يستكشف نهر الهند. والجدير بالذكر أنّ هذا التقرير قد درسه فيما بعد العالم اليونانيّ أرسطو(Aristotle) الذي تولّى تربية الإسكندر المقدونيّ وتعليمه[2].

وكشفت الحفريات الأثريّة التي أُجريت سواء في جزيرة فيلكا(Failaka)[3] في الكويت، أو في جُزر البحرين، أو في مناطق أخرى من الخليج العربيّ، عن وجود آثار لكتابات إغريقية تعود للقرن الخامس والرابع قبل الميلاد، ممّا يدلّ على أنّ التجّار الإغريق، الذين كانوا يتعاملون مع الإمبراطورية الفارسيّة، كانوا يمرّون ويُتاجرون مع مناطق الخليج العربيّ، إلّا أنّ ذلك بقي أمراً محدوداً[4].

وبالرغم من أنّ هذه الأحداث الاستثنائية في تاريخ الإمبراطوريّات التي سبقت عصر الإسكندر المقدونيّ قد عرضت إمكانية قيام اتصالات تجاريّة بعيدة المسافة، إلّا أنّ التجارة في تلك الفترة بقيت محلّية، وبقيت التجارة البعيدة فرصة بعيدة المنال إلى حدّ ما، وتطلّب الأمر الانتظار بضعة قرون أخرى حتّى تتهيأ السبل لقيام تجارة مُباشرة بين الغرب والهند[5].

ثانياً– عهد الإسكندر المقدونيّ (٣٥٦– ٣٢٣ق.م):

١– الإسكندر في الهند:

كان عهدُ الإسكندر عهداً فاصلاً في تاريخ الغرب والشرق، ولو امتدّ به العمر لكان له آثار أجلّ وأهمّ، ولربّما أنشأ إمبراطورية مُتّحدة على أُسس ثابتة في البلاد التي سيطر عليها[6]. لقد تمكّن الإسكندر المقدونيّ من فتح الإمبراطورية الفارسيّة بين عاميّ ٣٣٤– ٣٢٧ق.م[7]. وبما أنّ الأجزاء الشماليّة الغربيّة من الهند أو البنجاب كانت من ضمن الإمبراطورية الفارسيّة

---

1 Ray. H. P; The Winds of Change: Buddhism and Maritime Links of Early South Asia, Oxford: Oxford University Press, 1994, p52.

2 Plutarchus; Alexander, VII.

٣ جزيرة فيلكا: عُرفت في المصادر الكلاسيكيّة باسم إيكاروس(Ikaros). تقع في الخليج العربيّ على بعد حوالي عشرين كيلو متر من ساحل الكويت الحاليّة، وهي تتبع سياسيّاً لها اليوم. يبلغ طولها حوالي ١٢ كم وعرضها حواليّ ٦ كم على شكل مثلث مُستطيل الأضلاع. ساعدها موقعها على الطرق التجاريّة البحريّة بين واديّ الرافدين وبقيّة مناطق الخليج العربيّ على توافر جميع الأسباب لقيام حضارة غنيّة تعتمد على التبادل التجاريّ والرسوم البحريّة على السفن التي كانت تمرّ في موانئها، واتّخذ منها الإسكندر المقدونيّ قاعدة لجيشه وأسطوله. انظر: شاهين(علاء الدين عبد المُحسن): تاريخ الخليج والجزيرة العربيّة القديم، دار السلاسل للطباعة والنشر، الكويت، ١٩٩٧م، ص٦٧، ٦٨.

٤ الناصريّ(سيّد أحمد): تاريخ وحضارة مصر والشرق الأدنى في العصر الهللينستي، دار النهضة العربيّة، القاهرة، ص٨٧.

5 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p23.

٦ حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى، ترجمه وزاد عليه: السيد يعقوب بكر، راجعه وقدّم له: يحيى الخشّاب، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٥٨م ، ص٤٢.

7 Curtis. V. S; The Age of the Parthians, Vol 2, I.B.Tauris & Co Ltd, New York, 2007, p7.

الأخمينيّة، فإنّ إخضاعها كان أمراً لابدّ منه بالنسبة للفاتح المقدونيّ[١]. لذلك، وفي ربيع العام ٣٢٧ق.م، عبر الإسكندر الهندو كوش[٢]، وتوجّه نحو الجنوب الشرقيّ حيث تمكّن من اكتساح مُعظم الأقاليم المُتاخمة لمملكة (Paurava)[٣].

وعند نهر الهيداسبيس (Hydaspes)[٤]، واجه الإسكندر الملك بوروس(Porus)(٣٤٠-٣١٧ق.م) ملك مملكة باورافا[٥]. وبالرغم من تمكّنه من إلحاق هزيمة صعبة بهذا الملك الهنديّ في المعركة المعروفة باسم الهيداسبيس في العام ٣٢٦ق.م[٦]، ومتابعته التقدّم حتّى وصل إلى نهر الهيفاسيس (Hyphasis)[٧]، إلّا أنّ معركة الهيداسبيس تلك كانت إيذاناً بتوقّف فتوحاته على الجبهة الشرقيّة. إذْ رفض الجنود المقدونيون التوغّل في أراضي الهند أكثر، لما عانوه من صعوبات وخسائر أثناء المعركة مع بوروس[٨]، على اعتبار أنّ الأخير قد استخدم سلاح الفيلة[٩]، وتضمّن جيشه أثناء المعركة مع الإسكندر حواليّ ١٣٠ فيلاً مُدرّباً[١٠]. أضف إلى أنّ المقدونيين قد راعهم حجم الممالك الشرقيّة للهند وامتداداتها الواسعة. وبعد أخذٍ وردّ قرر الإسكندر جعل نهر الهيفاسيس(بياس) حدّاً لإمبراطورتيه شرقاً، والعودة إلى بابل[١١].

وقبل أنْ يُباشر الإسكندر رحلة العودة نحو بابل، قام بتقسيم منطقة واديّ نهر الهند التي سيطر عليها إلى ثلاث مُقاطعات(ولايات):

---

[١] العابد (مفيد رائف): دراسات في تاريخ الإغريق، المطبعة الجديدة، دمشق، ١٩٧٩، ص١٦٥.

[٢] تانر(ستيفن): أفغانستان التاريخ العسكريّ منذ عصر الإسكندر الأكبر حتى سقوط طالبان، ترجمة: نادية إبراهيم، مراجعة: شهاب الدين أحمد، كلمات عربية للترجمة والنشر، القاهرة، ٢٠١٠م، ص٥٨، ٥٩.

[٣] مملكة باورافا: مملكة هنديّة قديمة تقع في شمال غربيّ الهند ضمن مُقاطعة البنجاب(شرقيّ الباكستان وشمال غربيّ الهند) اليوم، وبالتحديد بين نهريّ جيلوم وتشيناب(من روافد نهر السند). انظر:

Arrian; The Anabasis. V, 29.

كذلك: برن (أندرو روبرت): تاريخ اليونان، ترجمة :محمد توفيق حسين ، مطبعة التعليم العاليّ، بغداد، ١٩٨٩م، ص٤٣٦.

[٤] الهيداسبيس: أحّد روافد نهر الهند، وهو نهر جيلوم(Jhelum) حاليّاً. ينبع من غرب كشمير الباكستانيّة، و يسير غرباً عبر كشمير، ثمّ يمتدّ جنوباً فيعبر البنجاب، ويلتقي بنهر الهند. انظر: مكّاويّ(فوزيّ): تاريخ العالم الإغريقيّ وحضارته، دار الرشاد الحديثة، الدار البيضاء، المملكة المغربيّة، ١٩٨٠م، ص٢٢٧

[5] Glover. T.R; The Ancient World A Beginning, Cambridge university,London, 1948, p207.

[٦] بيرنيا(حسن): تاريخ إيران القديم من البداية حتّى العهد الساسانيّ، ترجمة: محمد نور الدين عبد المنعم و السِّباعي محمد السِّباعيّ، مُراجعة: يحيى الخشّاب، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الفجالة، ١٩٩٢م، ص١٦٤.

[٧] الهيفاسيس: هو نهر بياس حاليّاً، وهو وآخر رافد من الروافد الخمس التي تكوّن نهر الهند، الذي يصب في الجنوب الغربي. وتُكوّن هذه الروافد مع نهر الهند المنطقة الرئيسية لباكستان الغربية. انظر:

Debra. S, Pamela.D; op, cit, p59.

[8] Curtius Rufus; History Of Alexander The Great, VIII.14.

[٩] كالليسثينيس المُزيّف: حياة الإسكندر، ترجمة وتقديم وتعليق: محمود إبراهيم السعدني، المركز القومي للترجمة، القاهرة، ٢٠١٥م، ص ١٦١، ١٦٢.

[10] M'crindle. J. W; The Invasion Of India By Alexander The Greatas Described By Arrian Q. Curtius, Diodoros, Plutarch, And Justin, Edinburgh, 1892, p270.

[11] Arrian; The Anabasis. V, 28, 29.

الولاية الأولى: وتركّزت في مناطق أمبهي(Ambhi)[١]، ملك المنطقة المشهورة باسم تاكسيلا(Taxila) . وتكوّنت من المنطقة غربيّ نهر جيلوم (الهيداسيبيس قديماً)، والمنطقة شمال التقاء نهر الهند الكبير مع رافده أسينيس(Acesines) أو تشيناب(Chinab)[٢]. والراجا(الزعيم) الهنديّ أمبهي كان قد تحالف مع الإسكندر حتّى قبل دخوله الهند، مما أتاح له فرصة الاحتفاظ بمملكته وإنْ كانت بصيغة غير مُستقلّة. أمّا الحامية المقدونيّة التي ركّزها الإسكندر في هذه الولاية، فأسند قيادتها إلى القائد فيليب (Philip) ابن ماكاتاس(Mchatas)[٣]. ودُعّم فيليب هذا بالقائد يوداموس (Eudamus) قائد القوّات التراقيّة(Theacian)[٤].

الولاية الثانيّة: وكانت بقيادة الملك بوروس، الذي هزمه الإسكندر الكبير في معركة الهيداسيبس(جيلوم). إذْ أُعجب الإسكندر بشجاعته، واستبساله، وشخصيّته، لذلك أعاد إليه جميع أراضيه[٥]، ثمّ بعد ذلك أضاف إلى مُلك بوروس جميع فتوحاته شرقيّ نهر تشيناب[٦]. وتجدر الإشارة إلى أنّ الإسكندر لم يُثبّت مُستوطنين مقدونيين في مملكة بوروس كما فعل في تاكسيلا.

وبذلك يكون بوروس قد اكتسب قوّة تفوق تلك التي كان يملكها قبل أن يُهزم على يد الإسكندر، مُسيطراً على جميع مُقاطعة البنجاب(Punjab)[٧] شرقيّ الهيداسيبس (جيلوم)[٨]. ويُورد الجغرافيّ استرابون أنّ السكن في هذه المنطقة كان كثيفاً جدّاً، إذْ كان بين الهيداسيبس والهيفاسيس حواليّ خمسة آلاف بلدة، كُل واحدة منها مساحتها توازي مساحة مدينة كوس(Cos)[٩]

---

[١] أمبهي ملك تاكسيلا، دعاه كوينتوس كورتيوس باسم " أومفيس(Omphis)". انظر :

Curtius Rufus; History Of Alexander The Great, VIII.12.

ودعاه ديودوروس الصقلّي باسم موفيس(Mophis). انظر:

.Diodorus Siculus; Library of History, XVII, 87

[2] Smith. M. A; op, cit, p89.

ونهر أسينيس هو أحّد الروافد الخمسة لنهر الهند الكبير. انظر :

Debra. S, Pamela.D; op, cit, p60.

[3] Arrian; The Anabasis. VI, 14.

[4] Smith. M. A; op, cit, p89.

[5] Diodorus Siculus; Library of History, XVII. 89.

[6] Arrian; The Anabasis. V. 29. 2.

[٧] البنجاب: إقليم كبير يقع شرقيّ الباكستان وشمال غربيّ الهند اليوم. وإسم البنجاب يعني أرض الأنهار الخمس من بونج: وتعني خمسة وآب وتعني مياه في إشارة إلى روافد نهر الهند. أشار إليها الإغريق باسم" بينتا بوتاميا (Pentapotamia)". وهي سهل كبير تكوّن من نهر الهند وروافده الخمسة. وكانت منطقة البنجاب هي البوابة لمعظم الغزاة الأجانب الذين دخلوا الهند. انظر:

Debra. S, Pamela.D; op, cit, p58.

[٨] العابد (مفيد رائف): سوريا في عصر السلوقيين من الإسكندر حتى بومبيوس(٣٣٣- ٦٤ق.م)، دار شمأل، دمشق، ١٩٩٣م، ص٥٥.

[٩] كوس: جزيرة في البحر الإيجي في خليج واقع بين كنيدوس وهاليكارناسوس. يبلغ طولها نحو ٢١ ميلا وعرضها ٦ أميال. انظر: يونان (أيمن هنري): قاموس الكتاب المقدس الإلكتروني، بغداد، ٢٠٠٩م، دون رقم صفحة.

اليونانيّة[١]. وبالرغم من المُبالغة الواضحة في هذا الرقم الذي شكّك فيه استرابون نفسه، إلّا أنّه قد يُعطي انطباعاً عامّاً عن الحجم التقريبيّ لمملكة بوروس.

الولاية الثالثة: وتمتدّ من مملكة تاكسيلا حتّى المحيط الهنديّ جنوباً، وجعل عاصمتها باتالا أو تاولا(Tauala)[٢]، وأسند الإسكندر حُكم هذه الولاية إلى بايثون(Pithon) ابن أجينور (Agenor)[٣].

إلّا أنّه وما كاد الإسكندر يُغادر المشهد في الهند، حتّى بدأ البناء الهشّ لتنظيماته، بالانهيار[٤]، انهيار قد يُعزى إلى الظروف الطبيعيّة في شمال غربيّ الهند، والتي لم تُشجّع الإغريق والمقدونيين على الاستيطان، أضف إلى أنّ سكان البلاد الأصليين لم يستكينوا، فقاموا بعدّة حركات استقلاليّة نتيجة للمعاملة القاسية التي لاقوها من قادة الحاميات المقدونيّة[٥].

وأوّل إشارة إلى انهيار البنية المقدونيّة في الهند كانت مقتل فيليب بن ماكاتاس على يدّ بعض المُرتزقة اليونان[٦]. فيليب هذا قُتل حتّى قبل أنْ يصل الإسكندر إلى بابل، إلّا أنّ التمرّد ما لبث أنْ قُمع على يدّ حرس القائد المقدونيّ المقتول. وكإجراء وقتيّ(سريع)، كلّف الإسكندر أمبهي الهنديّ و يوداموس، بأخذ مكان فيليب، ريثما يُرسل شخص من قبله يحكم هذه المنطقة، إلّا أنّ الإسكندر تُوفّي قبل أنْ يُرسل أحّد[٧].

وخلال الصراع الذي دبّ بين ورثة الإسكندر، أُهملت الولايات الهنديّة من قبل القادة اليونان، الذين انشغلوا بالصراعات السياسيّة. فعاد بايثون إلى الغرب وانضمّ إلى معسكر أنتيجونوس (Antigonos) الأعور ليُقتل في معركة غزّة(Gaza)[٨] في العام ٣١٢ق.م[٩]. يوداموس هو الآخر دعم الخلاف الملكيّ[١٠]، فقام بقتل بوروس واستولى على فيلته قبل أنْ يتوجّه إلى الشرق

---

1 Strabo; the geography. XV. 1. 3.

وعلى الأرجح أنّ استرابون نقل هذه المعلومة عن حجم مملكة بوروس من الكاتب والبحّار أونيسيكريتوس (Onesicritus) ، وهو البحّار الذي رافق القبطان نيارخوس في رحلته الكشفيّة من الهند إلى الخليج العربيّ في العام ٣٢٥ق.م. انظر:

Curtius Rufus; History Of Alexander The Great, IX. 10. 3 .

٢ باتاتالا: مدينة على رأس دلتا نهر الهند في بالقرب من مدينة حيدر آباد اليوم. ذكرها ديودوروس باسم تاولا (Tauala). انظر: Diodorus Siculus; Library of History. XVII. 104.

3 Smith. M. A; op, cit, p90.

4 Worthington. I; op, cit, p64.

٥ العابد (مفيد رائف) : دراسات في تاريخ الإغريق، ص١٨٧.

6 M'crindle. J. W; op, cit, p 401.

7 Arrian; The Anabasis, V, 8, 3.

٨ معركة غزّة التي جرت في ربيع العام ٣١٢ق.م كانت بين ديمتريوس بن أنتيجونوس من جهة وبطليموس ملك مصر يُؤيّده سلوقس الأوّل. وانتهت هذه المعركة بهزيمة ديمتريوس وفراره إلى مدينة طرابلس. انظر:رستم(أسد): تاريخ اليونان من فيليبوس المقدوني إلى الفتح الروماني، منشورات المكتبة البوليسية، بيروت، ١٩٦٩م، ص٥٨، ٥٩.

9 M'crindle. J. W; op, cit, p 400.

10 Curtius Rufus; History Of Alexander The Great, X, 1, 21.

في العام ٣١٧ق.م، في محاولة للانضمام إلى قوّات يومينيس (Eumenes)[١]. على أيّة حال خيانته تلك استحقّت مُكافأة عادلة، إذْ تمكّن أنتيجونوس من أسره وإعدامه في العام ٣١٦ق.م[٢]. ومن المُحتمل أنّ قسماً كبيراً من اليونانين والمقدونيين قد غادروا الهند خلال هذه الفترة المُضطربة، أو انتقلوا إلى البلدات المجاورة ليصبحوا جزءاً من السكان اليونانيين المُرتحلين إلى المنطقة الشماليّة الغربيّة من الهند[٣].

٢- آثار غزو الإسكندر المقدونيّ للشرق والهند وانعكاساته على التجارة الشرقيّة:

ممّا لاشكّ فيه أنّه كان لدى الإسكندر الأكبر دوافع عدّة لغزو الهند، فكان في المقام الأوّل يرغب في ضمّها على اعتبار أنها كانت في نظره ساترابية(ولاية) فارسيّة، يتوجّب فتحها حتّى يكتمل فتح الإمبراطورية الفارسيّة[٤]، أضف إلى رغبته في الوصول إلى المُحيط الشرقيّ، وهو ما عبّر عنه بلوتارخوس حين قال": وهزّ الشوق الإسكندر لرؤية البحر المحيط"[٥]. و لا يجب أنْ يغرب عن البال هنا، حُبّ الإسكندر للمجد والمعرفة وسبر أغوار المجهول[٦].

لقد ترك غزو الإسكندر للشرق وللهند نتائج بعيدة الأثر، إذْ كان أوّل احتكاك مُباشر بين اليونان والهند، التي لم يكن يعلم عنها اليونان سوى النذر اليسير من المعلومات، لدرجة أنّ العالم اليونانيّ وأستاذ الإسكندر أرسطو، لقّنه معلومات خاطئة عن حجم شبه الجزيرة العربيّة، ظانّاً أنّ المُحيط، على الجانب البعيد من الهند، كان قريباً كفاية ليُرى من الهندو كوش[٧]. هذه الآثار يُمكن تقسيمها إلى نواحٍ عدّة:

أ- الناحية السياسيّة:

كان شمال الهند، في القرن السادس قبل الميلاد، مُقسّما إلى ١٦ من العوالم الكبيرة(Great Realms) أو ما يُسمّى(Mahajanapadas)، هذه العوالم تضمّنت ممالك وجمهوريّات. وبعد فترة قصيرة خُفّض هذا الرقم، بالسيطرة والضمّ إلى أربع دول مُتنافسة[٨]. بعد تقدّم الإسكندر في شمالي الهند وصل حتى نهر الهيفاسيس(بياس). وعِبْر ذلك النهر، وخلال القرن الرابع قبل الميلاد، نمت مملكة عُرفت باسم مملكة مغاذا(Magadha) التي اتّخذت

---

[1] Diodorus Siculus; Library of History, XIX, 14, 8.
[2] Smith. M. A; op, cit, p91.
[3] Thapar. R; The Penguin History Of Early India From The Origins To 1300 A. D, Penguin Group, New Delhi, India, 2002, p160.
[٤] العابد (مفيد رائف): سوريا في عصر السلوقيين من الإسكندر حتى بومبيوس، ص٣٢.
[٥] بلوتارك(فلوطرخوس): تاريخ أباطرة وفلاسفة الاغريق، ٣ مجلدات، ترجمة: جرجيس فتح الله، الدار العربية للموسوعات، ، بيروت، ٢٠١٠م، مج٣، ص١٣١٢
[6] Worthington. I; op, cit, p53.
[7] Atristole; Metaphysics. I. 13. 15
[8] Smith. M. A; op, cit, p88.

من مدينة "باتاليبورتا"[١] عاصمة لها[٢]. ولو تابع الإسكندر تقدّمه وعبر نهر الهيفاسيس لكان اصطدم بتلك المملكة[٣].

وفي الوقت الذي كان فيه الإسكندر يتقدّم في الهند، برز شابّ يُدعى تشاندراجوبتا موريا (Chandragupta Maurya) (٣٢٥– ٢٩٧ق.م)، ينتميّ لأسرة ناندا الحاكمة. ويبدو أنّه قد حاول السيطرة على الحكم، لكنّه فشل. وإثر فشله هرب إلى المناطق الشماليّة الغربيّة[٤]. ويُورد كُلّ من بلوتارخوس وجوستين أنّ تشاندراجوبتا، الذي دعاه جوستين باسم ساندراكوتّوس (Sandrokottos)، قد قابل الإسكندر بالفعل[٥]، و حاول إقناعه بمتابعة غزو الهند، لكنّ الإسكندر، وبحسب جوستين، قد غضب من هيئة تشاندراجوبتا الوقحة وأمر بقتله، إلّا أنّ الأخير تمكّن من الهرب بفضل رشاقته[٦]. و فيما بعد، استغل حالة الفوضى السياسيّة، والفراغ السياسيّ، والحقد الهنديّ على اليونان، وقام بالتوسّع فارضاً سيطرته على كامل المنطقة الشماليّة من الهند[٧].

لقد أزاحت فتوحات الإسكندر في المنطقة الشماليّة الغربيّة من الهند، كُل التقسيمات السياسيّة الصغيرة التي ميّزت الطابع السياسيّ لتلك المنطقة[٨]. وبعد انهيار إمبراطورية الإسكندر، إثر موته، تشكّلت حالة من الفراغ السياسيّ استغلّها الزعيم الهنديّ، وأسّس الإمبراطوريّة الموريانيّة في العام ٣٢٥ق.م[٩]، والتي تُعتبر أوّل إمبراطورية موحّدة في تاريخ الهند القديم[١٠]، والتي جمعتها مع الدول الهللينستيّة علاقات دبلوماسيّة وتجاريّة رائدة.

ونسب جوستين إلى تشاندراجوبتا قيامه بالهجوم على الحامية المقدونيّة في واديّ نهر الهند وقتلها عن بكرة أبيها[١١].

---

[١] باتاليبورتا هي مدنية مدينة باتنا(Patna) الحاليّة، وتقع في ولاية بيهار اليوم ، مسقط رأس بوذا، على بعد ٥٠٩ كم من كلكتّا على الضفّة الجنوبيّة لنهر الغانج (Ganges). انظر: الندوي(محمد إسماعيل): الهند القديمة حضارتها ودياناتها، دار الشعب، القاهرة، ١٩٧٠م، ص١٤، ٢٤٥.

[2] M'crindle. J. W; op, cit, p 407.

[٣] هامرتن(جون. أ): تاريخ العالم، ترجمة : فؤاد أندروس، مج٣، مكتبة النهضة المصرية ، القاهرة، بلا تاريخ، ص٢٠.

[4] Moreland. W. H and Chatterjee. A.C; A short History of India, 2nd ed, Ballauyne press, London, 1945, p48.

[5] Plutarchus; Alexander, LXII .; Justin; Historiae Philippicae, XV. 4.

[6] Justin; Historiae Philippicae, XV. 4.

[7] Thapar. R; op, cit, p176.

[8] Smith. M. A; op, cit, p91.

[٩] العابد (مفيد رائف) : دراسات في تاريخ الإغريق، ص١٨٧.

[10] Skinner. M; Reconstructing A Regional History from the Sixth century B. C to the first century B. C, University of Hawai, 2005, pp35, 36.

[11] Justin; Historiae Philippicae, XV, 4.

ب- الناحية الاقتصاديّة:

في الفترة الفارسيّة، قام الملك داريوس ببناء العديد من الطُرق التي ربطت بين ساترابيّات(ولايات) الإمبراطورية الفارسيّة. أهمّ تلك الطُرق كانت الطريق الملكيّة التي امتدّت من مدينة إفسوس(Ephesus) اليونانيّة على ساحل البحر المتوسّط حتّى وادي نهر الهند الكبير، بالإضافة إلى طرق أخرى امتدّت من بلاد ما بين النهرين عابرةً سورية ومنها إلى مصر[١].

ومكّنت هذه الطريق الحكومة الفارسيّة من تحقيق خدمة بريديّة مُتميّزة، إذْ قُسّم هذا الطريق إلى(١١١) محطّة بريديّة مُزوّدة بخيول قويّة وسريعة. وسهّلت هذه الطريق ، إلى حدّ ما، فتح الإسكندر للإمبراطوريّة الفارسيّة[٢]. هذه الطريق الملكيّة لم تكن مُجرد طريق يسلكها سُعاة البريد، بل كانت كذلك طريق تجاريّة عبرتها القوافل البرّية من الهند والصين شرقاً إلى أسواق البحر المتوسّط غرباً، وهي التي عُرفت فيما بعد باسم طريق الحرير[٣].

لقد كان لحركة الجيش المقدونيّ عبر هذا الطريق من غربيّ أسيا وإيران إلى الهند آثار إيجابيّة على حركة القوافل، إذْ أمّنت حركة جيش الإسكندر الطريق من شمال غربيّ الهند عبر أفغانستان وإيران وصولاً إلى البحر المتوسّط. وهو ما أدّى بمجموعه إلى دفع لحركة التجارة والتبادل التجاريّ بين الشرق والغرب [٤].

وكانت أغلب النشاطات التجاريّة، في العصور التي سبقت الإسكندر، محلّية، تنحصر بين القرى والمدن القريبة من بعضها البعض، ولكن في ظلّ حكم الإسكندر شهدت التجارة الدوليّة بين الشرق والغرب دفعة قويّة نحو الأمام. هذا الازدهار في الحركة التجاريّة بين الشرق والغرب يُمكن ردّه إلى عدّة عوامل أهمّها كان التحوّل من الاقتصاد العينيّ إلى الاقتصاد النقديّ، هذا التحوّل الذي يعزا إلى الكمّيات الكبيرة من النقود الذهبيّة والفضّية التي غنمها الإسكندر من الفرس[٥]، بالإضافة إلى العملة الجديدة التي وُضعت في التداول بين أيديّ التجّار، والتي كان يستخدمها جميع رعايا الإمبراطورية الواسعة. العامل الأخر المُهمّ كان تبنّي اللغة اليونانيّة عبر الأراضيّ التي سيطر عليها الإسكندر كلغة مُستخدمة في الدبلوماسيّة والتجارة.

إذن، بإمبراطوريّة واحدة، وبعملة موحّدة، ولغة مُشتركة، فإنّ التجارة الدوليّة قد شهدت تطوّراً كبيراً[٦]. وهنا يجب أنْ لا يغرب عن البال الثروات الكبيرة التي ضخّتها فتوحات الإسكندر في

---

[١] الناصريّ(سيّد أحمد): تاريخ وحضارة مصر والشرق الأدنى في العصر الهللينستيّ، ص٥٥.

[2] Debra. S, Pamela.D; op, cit, p84.

[3] Wiesehöfer. J; Ancient Persia From 550 B. C To 650 A. D, Translated By; Azize Hazodi,
I.B.Tauris Publishers, London: Newyork, 2001, p 77.

[4] Thapar. R; op, cit, p160.

[٥] العابد (مفيد رائف): سوريا في عصر السلوقيين من الإسكندر حتى بومبيوس(٣٣٣- ٦٤ق.م)، ص٢٧٠.

[6] Debra. S, Pamela.D; op, cit, p84.

شرايين البلدات والمُدن اليونانيّة التي دعمت فتوحاته، وهو ما أدّى إلى ثراء كبير رافقه طلب مُتزايد على السلع الشرقيّة التي تعرّف عليها اليونان عن قرب من بهارات، وتوابل، وأحجار كريمة، ومحظيّات شرقيّات، وغيرها من سلع الترف[١].

جـ- الناحية العمرانيّة:

لم يكن الإسكندر الكبير يُمثّل في شخصه القائد العسكريّ الفاتح للمدن والكاسر للجيوش فحسب، بل تعدّى ذلك إلى كونه إنساناً سامياً، حاول جهده لمزج بين الحضارات شرقيها وغربيها على أساس من المساواة[٢]. هذا المزج قرنه الإسكندر بخطوات عمليّة كان أهمّها إنشاء عدد من المدن الهامّة، التي قامت بدور كبير في التاريخ اللاحق سياسيّاً، وكانت تندرج ضمن خُططه لتنشيط التواصل التجاريّ العالميّ. فهذه مدينة **الإسكندريّة** (Alexandria) الشهيرة، التي بناها الإسكندر في مصر في شهر كانون الأوّل من العام ٣٣١ق.م[٣]، كانت بمثابة الصلة بين البحرين الأحمر والمُتوسّط عبر القناة التي ربطت بين النيل وبرزخ السويس، فكانت بذلك ميناءً مثاليّاً تَفد إليه السلع التجاريّة من كُلّ صوب[٤]. بل إنّه ليس من المُغالاة القول أنّ الإسكندريّة كانت صلة الوصل الأولى بين العالمين الشرقيّ والغربيّ، فاضطلعت بنفس الدور الذي تضطلع به قناة السويس اليوم، دور استمرّ حتّى تمكّن البرتغاليّون من الدوران حول أفريقية واكتشاف رأس الرجاء الصالح في العام ١٤٩٨م[٥]. إذْ ازدهر الدور الاقتصاديّ لهذه المدينة اليونانيّة القويّة، والقريبة من مفرق الطرق بين آسية وأفريقية، وبين البحر المُتوسّط والمحيط الهنديّ[٦].

كما بنى الإسكندر مدينة أخرى على رأس الخليج العربيّ، في العام ٣٢٤ق.م، عند مُلتقى نهر قارون[٧] بدجلة وهي مدينة **خاراكس**(Charax)(المُحمّرة) أو ميسان[٨]، وسُمّيت أيضاً باسم الإسكندريّة نسبة للفاتح المقدونيّ[٩]، إذْ أراد الإسكندر من هذه المدينة أن تكون ميناءً لعاصمته الشرقيّة(بابل) [١٠]. وكان يستهدف منها السيطرة على طرق المواصلات بين الخليج العربيّ

---

١ الناصريّ(سيّد أحمد): تاريخ وحضارة مصر والشرق الأدنى في العصر الهللينستيّ، ص٩١، ٩٢.

٢ ولبر(دونالد): إيران ماضيها وحاضرها، ترجمة : عبد النعيم محمد حسنين، مُراجعة وتقديم: إبراهيم أمين الشواري، مكتبة مصر، القاهرة، ١٩٥٨ م، ص٣٧.

3 Curtius Rufus; History Of Alexander The Great, IV. 8.

٤ علي(زكي): الإسكندريّة في عهد البطالمة والرومان، دار المستقبل، القاهرة ،١٩٦٧م، ص٤.

٥ الناصريّ (سيّد أحمد): الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، ص٤٠٦.

٦ حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٥٦.

٧ نهر قارون: أطلقت المصادر الكلاسيكيّة عليه إسم يولايوس(Eulaeus) يصبّ اليوم في نهر شطّ العرب إلى الجنوب من مدينة البصرة بنحو عشرين ميل. انظر: حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٣٨.

٨ نولدمان(شيلدن آرثر): "ميسان" دراسة تاريخيّة أوليّة، ترجمة: فؤاد جميل، مجلّة الأستاذ، المجلّد ١٢، جامعة بغداد، ١٩٦٤م، ص٤٣٢- ٤٦١، ص٤٣٣.

9 Smith. M. A; op, cit, p114.

١٠ النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية في الفترة من القرن الثالث قبل الميلاد وحتى القرن الثالث الميلادي ، دار الشواف للنشر والتوزيع ، الرياض ، ١٩٩٢م، ص٥١.

وبلاد الرافدين والهند[١]. وأشار استرابون إلى مدينة ميسان، فذكر أنّ بلاد العرب من ناحية بابل تبدأ بها[٢]. كما أشار إليها بليني الذي جعل منها، هو الآخر، بداية لبلاد العرب السعيدة وجزءاً منها، وذكر أنّ الإسكندر المقدونيّ أقامها في نهاية الخليج العربيّ(أيّ خليج البصرة اليوم)[٣].

وبمرور الوقت أصبحت خاراكس سوقاً تجاريّة للبضائع الشرقيّة القادمة من بارثيا، وللبضائع القادمة من أسواق البحر المُتوسّط. وقد زارها رحّالة صينيّ، يُدعى جان ينغ في حوالي العام ٩٨م، وقدّم وصفاً لها[٤].

وارتبطت خاراكس مع البتراء النبطيّة بطريقين، أحّدهما مُباشر، والآخر يمرّ بالجرهاء، ودومة الجندل، ومنها إلى البتراء. ومن أهمّ مدن خاراكس كانت مدينة فُرات(Phorath) جنوبيّ مدينة القرنة عند قرية السويب في البصرة[٥]، ومدينة الأبلة(Apologos) على رأس الخليج العربيّ[٦].

وفي الهند أيضاً، في البنجاب بالتحديد، بنى الإسكندر عدداً من المُدن التي حملت هي الأخرى اسمه[٧]. كما قام ببناء مدينة بوتانا(Potana) عند دلتا نهر الهند قبل أنْ يصبّ في بحر العرب[٨]، والتي تحوّلت، هي الأخرى، إلى وِجهة هامّة للتجار القاصدين شمال غربيّ الهند، وورد ذكرها لدى ديودورس الصقلّي(نقلاً عن الجغرافيّ أغاثارخيدس Agatharchides) حين أورد أنّ البحّارة كانوا يقصدون جزيرة سقطرى من جميع الأنحاء خصوصاً من مدينة بوتانا التي أسسها الإسكندر الأكبر على نهر الهند[٩].

وأدّت هذه المُدن، بمجموعها، إلى حركة تجاريّة نشطة، ولاسيّما مدينة الإسكندريّة في مصر، والإسكندريّة على الخليج العربيّ(خاراكس).

د– ناحية الكشوف الجغرافيّة:

من الآثار الجليلة لفتوحات الإسكندر في الشرق كان قيامه بحركة استكشافيّة لواديّ نهر الهند الكبير قادها بنفسه[١٠]، إذْ وبعد أنْ قرّر الإسكندر التوقّف عن فتوحاته في الهند، وجّه اهتمامه، كما داريوس الأول قبله، نحو نهر الهند الكبير، والسيطرة على خطوط الاتّصال البحريّ

---

[١] السلامين(زياد): الأنباط ومنطقة الخليج العربيّ، مجلّة ليوا الصادرة عن الأرشيف الوطنيّ، السنة السابعة، العدد الثالث عشر، حزيران، أبوظبيّ، الإمارات العربيّة المُتّحدة، ٢٠١٥م، ص٣- ٢٤، ص٨.

[2] Strabo; the Geography of Strabo. XVI.4. 1

[3] Pliny; N. H, VI, 32.

[٤] النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٥٩.

[٥] السلامين(زياد): الأنباط ومنطقة الخليج العربيّ، ص٩.

[٦] الهاشميّ(رضا جواد): النشاط التجاريّ القديم في الخليج العربيّ وآثاره الحضاريّة، مجلّة المؤرّخ العربيّ، عدد ١٢، بغداد، ١٩٨٠م، ص٥٧- ٨٦، ص٦٢.

[7] Thapar. R; op, cit, p160.

[8] Diodorus Siculus; Library of History. II. 47; V. 41.

[9] Diodorus Siculus; Library of History. II. 47; V, 41.

[10] Smith. M. A; op, cit, pp61, 62.

بين الهند و الغرب. وأيضاً كداريوس الأول فإنّ الإسكندر لم يُحقّق سوى قدر ضئيل من النجاح في سعيه هذا[1].

وكما أُشير سابقاً، تلقّف الإسكندر عن أستاذه أرسطو، بعض المعلومات الجغرافيّة الخاطئة، إذْ اعتقد العالِم اليونانيّ أنّ المُحيط على الجانب البعيد من الهند كان قريباً كفاية ليُرى من الهندو كوش[2]. كما تبنّى الإسكندر فكرة أنّ بحر قزوين هو خليج ناتئ من المحيط[3]. على أيّة حال ما ما أنْ عبر الإسكندر نهر الهند الكبير حتى أيقن بخطأ نظريّة معلمه أرسطو[4].

وأوّل خطوة في مجال الاكتشاف البحريّ، كانت قيام الإسكندر ببناء أسطول من قرابة ألفين سفينة عند ضفاف نهر الهيداسيبيس[5]، تحت إشراف صديق طفولته نيارخوس (Nearchus)(٣٦٠– ٣٠٠ق.م)[6]. وبعد الانتهاء من إعداد هذا الأسطول أبحر الإسكندر، مع نيارخوس، جنوباً في نهر الهند الكبير حتّى وصلا إلى ميناء باتالا على دلتا ذلك النهر[7]. ومن باتالا بدأت الخطوة الثالثة في سبيل فتح الطريق التجاريّة بين الهند والخليج العربيّ أمام الملاحة اليونانيّة، إذْ قام الإسكندر في العام ٣٢٥ق.م بإرسال نيارخوس، يصحبه أونيسيكريتوس(Onesicritus)[8] ، في أسطول وكلّفهما باستكشاف الطريق البحريّ بين الهند والخليج العربيّ[9].

ومن غير المعروف عدد السفن التي كانت تحت قيادة نيارخوس، إلّا أنّ المُؤرّخ كورتيوس روفوس(Curtius Rufus) يُشير إلى أنّ الإسكندر كلّف نيارخوس وأونيسيكريتوس بأخذ السفن

---

1 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p74.

2 Atristole; Metaphysics. I. 13. 15.

3 Arrian; The Anabasis. VII.16. 1- 4

4 Smith. M. A; op, cit, p56.

5 Diodorus Siculus; Library of History. XVII. 89.

٦ نيارخوس: من الشخصيّات العظيمة التي ارتبط تاريخها بتاريخ الفاتح المقدونيّ، ولعلّه لايوجد أحّد من قادة الإسكندر تمتّع بسمعة كسمعة نيارخوس، إذْ أنّه، على الأقلّ، لم يُلطّخ سمعته ولم يتدخّل بالصراعات التي نشبت عقب وفاة الإسكندر. ينتمي نيارخوس إلى مدينة كريت(Crete) إلّا أنّه استقرّ في مدينة أمفيبوليس (Amphipolis) قرب الحدود التراقيّة. أسند إليه الإسكندر ولاية ليكيا(Lykia) مع مناطق جنوبيّ طوروس (Tauros). وبقي في منصبه هذا أربع سنوات ليلتحق بصديقه الإسكندر قبل أنْ يغادر بكتريا لغزو الهند، وليعيّنه الإسكندر قائداً للأسطول الذي بُني عند الهيداسيبس. انظر:

M'crindle. J. W; op, cit, pp 395, 396

7 Debra. S, Pamela.D; op, cit, p60.

٨ أونيسيكريتوس: مؤرّخ يونانيّ رافق الإسكندر المقدونيّ في حملته الأسيويّة، أخذ أونسيكريتوس الفلسفة عن الفيلسوف الساخر ديوجينيس(Diogenes) ويبدو أنّه هذا هو السبب الذي دفع الإسكندر لإرساله للمناظرة مع بعض الفلاسفة الهنود من تاكسيلّا. شارك أونسيكريتيوس ببعثة الإسكندر البحريّة صوب الخليج العربيّ وكتب تاريخاً عن حياة الإسكندر فيه الكثير من المثالب لما تضمّن من اختلاط لقصص غير واقعية مع الحقائق التاريخيّة مما عرضه لنقد كبير. انظر:

M'crindle. J. W; op, cit, p398.

9 Engels.D; Alexander the Great and the Logistics of the Macedonian Army, California University Press, 1978, pp 155, 156

الأقوى[١]. أمّا الأستاذ تارن(Tarn) فيقترح، من جهته، أنّ عدد السفن كان يتراوح بين ١٠٠ إلى ١٥٠ سفينة، مع طاقم تراوح بين ٣٠٠٠ إلى ٥٠٠٠ بحّار[٢].

بعد انطلاق الإسكندر ورجاله نحو بابل، انتظر نيارخوس وطاقمه ريثما تنتهي الرياح الموسميّة الجنوبيّة الغربيّة، إلّا أنّه ما لبث أنْ انطلق، في الحادي والعشرين من شهر أيلول عام ٣٢٥ق.م، من ميناء مجهول على نهر الهند. بعد وصولهم المحيط الهنديّ نزل نيارخوس وطاقمه في ميناء أَطلق عليه اسم" مرفأ الإسكندر" (Alexander's Haven) (هو على الأغلب مدينة كراتشي اليوم)[٣].

ويُورد استرابون، في هذا المجال، أنّ نيارخوس تعرّض لهجوم من بعض الهنود الأصليين، مما اضطرّه لمغادرة الهند قبل انقضاء موعد هبوب الرياح الموسميّة[٤].و هو ما يُعطي دليلاً على أنّ طاقم نيارخوس لم يكن يضمّ أيّ هنديّ، إذْ لو كان معه بحّار هنديّ لكان عرف الموعد الصحيح للانطلاق من الهند[٥].

وأثناء الرحلة وعند مدينة موسارنا(Mosarna) (مدينة باسيني اليوم) التقط الأسطول اليونانيّ بحّاراً من جدروسية(Gedrosia)[٦]، يُدعى هيدراكيس (Hydraces)، و وعد هذا البحّار أنْ يقود الأسطول اليونانيّ حتّى كرمانية (Carmania)[٧]، ومن هناك فإنّ الرحلة أصبحت أسهل، ربّما لأنّ الإغريق والمقدونيين كانوا عندها يُبحرون في مياه مألوفةً لهم.

ويُشير نيارخوس في تقريره إلى أنّ المنطقة على طول جدروسية كانت مطروقةً، بصورةٍ قليلة، قبل عهد الإسكندر المقدونيّ. ووجهة النظر هذه، تدعهما النظرة العامّة للقدماء، من ضمنهم الإسكندر، عن الطبيعة الخطيرة لرحلة نيارخوس.

على أيّة حال تمكّن نيارخوس من عبور الخليج العربيّ، ثمّ عبر شطّ العرب، ليلتقيّ بالإسكندر في مدينة بابل[٨]، التي وصلها الإسكندر في ربيع العام ٣٢٣ق.م[٩] مع من تبقّى من جيشه بعد رحلة شاقّة، عبر صحراء جدروسية[١٠]، التي مات فيها عدد كبير من قوّاته.

---

1 Curtius Rufus; History Of Alexander The Great, IX. 10. 3

2 Tarn . W. W; Al exander The Geraet, Vol. 1, Cambridge, 1948, p105.

3 Arrian; Indica. XXI. 10.

4 Strabo; the Geography of Strabo, XV. 2. 5.

5 Smith. M. A; op, cit, p66.

٦ جدروسية: تُعرف اليوم باسم ماكاران(Makran) على طول الشاطئ الغربيّ لإيران اليوم. انظر:
Smith. M. A; op, cit, p66.

7 Arrian; Indica. XXVII. 1.

و كرمانية تقع شرقي فارس، وتُعرف اليوم باسم كرمان جنوبيّ إيران الوسطى شمالي مضيق هرمز. انظر :
Debra. S, Pamela.D; op, cit, p62.

٨ فوكس وبيرين: الإسكندر الأكبر، ص١١٦- ١١٨.

9 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p75.

١٠ رستم(أسد): تاريخ اليونان من فيليبوس المقدوني إلى الفتح الروماني ، ص٤٠.

كانت رحلة نيارخوس هذه، والتي استمرّت قرابة ١٤٦يوم، حدثاً بالغ الأهمّية، إذْ كانت بمثابة إعلانٍ عن افتتاح خطّ ملاحيّ دائم بين الهند وبلاد الرافدين، تكون فيه بابل المحطّة الرئيسيّة للتجارة مع الهند والشرق الأقصى[١].

ويبدو واضحاً من خلال ما أورده الكُتّاب الكلاسيكيّون، أنّ الطريق التجاريّة البحريّة، بين وادي نهر الهند وبلاد الرافدين، كانت مجهولة لليونانيين. وبليني نفسه، جعل من رحلة نيارخوس، أوّل مرحلة في الرحلات والمواصلات بين الهند والغرب[٢].

لقد ترك كُلّ من نيارخوس و أونيسيكريتوس تقريراً عن الرحلة من الهند إلى بابل، إلّا أنّ كِلا التقريرين فُقد، ولم يصل منهما سوى شذرات تضّمنتها كتابات المؤرّخين الكلاسيكيين اللاحقين، ولاسيّما أريان، الذي ضمّن قسم كبير من تقرير نيارخوس[٣]. ويفوق تقرير نيارخوس في أهمّيته تقرير أونيسيكريتوس، إذْ كان تقرير الأخير خياليّاً في كثير من جوانبه، مما عرّضه لِنقد كبير من المؤرّخين القُدامى والحديثين[٤].

من جهة أخرى فإنّ رحلة نيارخوس، كما تبدو من تقريره هو نفسه، كانت نشاطاً تجاريّاً، هدف الإسكندر منه للسيطرة على خطوط التجارة بين بلاد الرافدين والهند[٥]، التي كانت، في تلك الفترة، بيد العرب، الذين كانوا يحتكرون النقل البحريّ مع الهند. وأشار نيارخوس في تقريره إلى أنّ القرفة وسلع شرقيّة أخرى، كانت تُستورد إلى بلاد ما بين النهرين من رأس مكاي[٦] شمالي الجزيرة العربيّة[٧]. والقرفة كانت تنمو في الهند والشرق الأقصى، لذلك فلابدّ أنّها قد صُدّرت إلى رأس مكاي عبر البحر. كما أشار نيارخوس، أيضاً، إلى أنّه لاحظ وجود نشاط تجاريّ بحريّ على طول الساحل الشرقيّ للخليج العربيّ[٨].

ولم تقتصر أهمّية حملة نيارخوس على فتح طريق تجاريّ بين الهند وبلاد ما بين النهرين، ووصف النشاط التجاريّ في الخليج العربيّ، بل تعدّت ذلك إلى إيراد إشارات عن التجارة عبر

---

[١] الناصريّ(سيّد أحمد): تاريخ وحضارة مصر والشرق الأدنى في العصر الهللينستيّ، ص٨٩.

[2] Pliny; N. H, VI. 26.

[3] Smith. M. A; op, cit, p65.

[4] Badian. E; Nearchus the Cretan, Yale Classical Studies, No 24, 1975, pp147- 170.

[5] Smith. M. A; op, cit, p69.

[٦] رأس مكاي: هو رأس مسندم(رأس الخمية في دولة الإمارات العربيّة المُتّحدة اليوم). انظر: علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار العلم للملايين، ط٢، بيروت، ١٩٩٣م، ج٢، ص٧. ذكره ايراتوستنيس وبليني بهذا الاسم أيضاً مكاي، وأضاف بليني أنّ مكاي رأس يمتد متجها نحو كرمانيا(في إيران) البعيدة عنه قُرابة خمسين ميلاً. انظر:

Eratosthenes; The Geographyica, In :Strabo, The Geography Of Strabo, XVI, 3. 2

كذلك: Pliny; N. H, VI. 26.

[7] Arrian; Indica. XXXII. 7.

[8] Smith. M. A; op, cit, p69.

المحيط الهنديّ، فأشار أونيسيكريتوس إلى جزيرة تابروباني أو تامروباني(Taprobane) أو سيلان (Ceyleon)[١] التي سمع عنها، ربّما من أحّد البحارة الهنود الذين زاروا تلك المنطقة[٢].
ومن ضمن المُلاحظات التي عاد بها نيارخوس، أنّ الأسطول المقدونيّ غير كافٍ لتنفيذ مشروعات الإسكندر البحريّة. لذلك عمد الإسكندر إلى عدد من الخُطوات في سبيل تحقيق المرحلة الثانية من مشروعه، كان أهمّها، بناء ميناء كبير في بابل يتّسع لحوالي ألف سفينة[٣]، وبناء أسطول جديد يتكوّن من(١٢سفينة) من السفن الكبيرة العابرة للبحار، وهي من نوع السفن ذات الثلاثة طوابق من المجدّفين، وثلاث بوارج من ذوات الأربعة طوابق من المجدّفين[٤]، بالإضافة إلى ثلاثين سفينة إمداد صغيرة[٥].
ولم يوجّه الإسكندر اهتمامه إلى اكتشاف الطريق البحريّ بين الهند وبلاد ما بين النهرين فحسب، بل وجّه اهتمامه أيضاً نحو اسكتشاف بحر قزوين[٦]. لذلك كلّف القائد هيراكليديس (Heraclides) بالذهاب إلى هركانيا(Hyrcania)(مازان ديران اليوم) لبناء سفن لهذا الغرض. وكان الإسكندر يهدف من هذه البعثة، إلى معرفة فيما إذا كان بحر قزوين يرتبط بالبحر الأسود، أمْ كان يرتبط بالمحيط الكبير حول آسية. إلّا أنّه وبينما كانت تجريّ هذه الخطط توفّي الإسكندر. وتجدر الإشارة إلى أنّ ملوك سورية السلوقيين قد تابعوا خطط الإسكندر المُتعلّقة ببحر قزوين[٧].

هـ- مُخطّطات الإسكندر للسيطرة على الجزيرة العربيّة:

من الآثار الهامّة التي تركها الإسكندر بعد سيطرته على الشرق، كانت مُحاولته السيطرة على الجزيرة العربيّة، منشأ البخّور والتوابل وباقي النباتات العطريّة. إذْ وضع الإسكندر في ذهنه مُخطّط للسيطرة على الجزيرة العربيّة[٨]، غير أنه كان يعلم، علم اليقين، أنّ الاستيلاء عليها و الاحتفاظ بها عن طريق البر أمراً صعباً، لذلك فضّل السيطرة عليها عن طريق البحر، أيّ

١ سيلان: هو الاسم الذي كان يُطلق على سيريلانكا اليوم. تقع شمال المحيط الهنديّ وجنوبيّ شبه الجزيرة الهندية وتبعد عنها ٣١ كم تقريباً. سمّيت بأسماء مُختلفة عبر التاريخ فأطلق عليه الجغرافيّون الكلاسيكيّون اسم تابروباني، وأطلق عليه العرب المسلمون اسم سرنديب، أمّا البرتغاليون فسمّوها باسم سيلاو وهو الاسم الذي حوّله البريطانيون إلى سيلان. انظر:
Ward. A. M; Taprobane(modern Ceyleon), University of Missouri Press, Columbia, 1977, pp102, 103.

2 Strabo; the Geography of Strabo, XV. 1. 15.

3 Bevan. E. R; The House of Seleucus, Vol 1, London, 1902, p 247.

4 Casson, L; Ships and Seamanship in The Ancient World, Princeton, 1971, p136.

5 Curtius Rufus; History Of Alexander The Great, X. 1. 19.

6 Arrian; The Anabasis. VII.16. 1- 4.

٧ العابد (مفيد رائف): سوريا في عصر السلوقيين من الإسكندر حتى بومبيوس(٣٣٣- ٦٤ق.م)، ص٢٧٦، ٢٧٧.

8 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p75.

باحتلال الموانئ البحرية على سواحل الجزيرة العربية[١]. فأرسل لهذا الغرض بعثة استكشافية من البحر الأحمر لتطوفَ حول جزيرة العرب بقيادة أناكسراتيس(Anaxikrates)، إلّا أنه عاد عند مضيق باب المندب بسبب نقص المؤون[٢]. وأتبعها ببعثات أخرى من مصب نهر الفرات في الخليج العربي حتى مصر هدف منها إلى استطلاع سواحل الجزيرة العربيّة[٣]، فلم يصل أندروستثايس(Androsthenes) إلى أبعد من جزر البحرين(Tylos)، وكذلك الأمر بالنسبة إلى أرخياس(Archias)[٤]. أمّا هيرون الصوليّ(Hieron)، فمن المُعتقد أنّه نجح في الوصول إلى خليج السويس بعد أنْ طاف حول سواحل الجزيرة العربيّة[٥].

وبالرغم من أن تلك البعثات لم تُكمل تنفيذ الأهداف المرسومة لها، إذ أنها رجعت قبل أن تدور حول عُمان، إلا أنها جعلت اليونانيين، وللمرة الأولى، يحصلون على معلومات حقيقية عن جنوب الجزيرة العربية(اليمن)[٦].

ووضع الإسكندر المقدونيّ نُصب عينيه هدفين أساسيين، فيما يتعلّق بالتجارة مع الجزيرة العربيّة والهند، الأوّل، استكشاف سواحل الجزيرة العربيّة، وفتح خطّ ملاحي من الخليج العربيّ إلى خليج السويس، والثانيّ فتح خطّ ملاحيّ من الخليج العربيّ نحو الهند[٧].

وأورد الجغرافيّ استرابون، في هذا المجال، أنّ الإسكندر أراد السيطرة على بلاد العرب، بعد عودته من الهند، وأنّه أراد أنْ يجعل منها جُزءاً من إمبراطوريته، لأنّ العرب امتنعوا عن إرسال سفراء إليه قبل زحفه إلى الهند و بعده[٨]. أمّا المؤرّخ أريان، من القرن الثانيّ الميلاديّ، فعدّد ثلاثة أسباب رأى أنّها السبب في قيام الإسكندر بحملته البحريّة على الجزيرة العربيّة. السبب الأوّل هو رغبته في تحقيق المزيد من الفتح والسيطرة، و السبب الثانيّ هو رغبتُه في تنصيب نفسه إلهاً آخر للعرب، في إطار سعيه لتوحيد شعوب المعمورة، وربطهم برابط دينيّ لا ينفصم. أمّا السبب الثالث، فهو ما سمعه الإسكندر عن غِنى بلاد العرب بالمواد العطريّة من بخّور ومُرّ

---

١ موسى(فاطمة صلاح الدين): العلاقة بين الجزيرة العربيّة واليونان منذ عصر الإسكندر حتّى بداية العصر الرومانيّ، مجلّة مركز الوثائق والدراسات الانسانيّة، جامعة قطر، ١٩٩٠م، ص١١٥- ١٥٨، ص١٢٢.

2 Smith. M. A; op, cit, p58.

3 Arrian; Indica. XVIII. 3.; XXVII. 8- 28. 9; XXXIV. 6- 35. 8.

٤ رستم(أسد): تاريخ اليونان من فيليبوس المقدوني إلى الفتح الروماني ، ص٤٠.

5 Arrian; The Anabasis, VII, 29, 7- 8.

٦ هذه النقطة تبدو واضحة لكلّ من يطّلع على كتابات عالم النبات اليونانيّ ثيوفراستوس. إذْ أورد ثيوفراستوس معارف قيّمة عن الممالك اليمنية القديمة، ومعلومات تفصيليّة عن نباتاتها العطرية ترد للمرّة الأولى، بعيدة عن الخيال والروايات الأسطوريّة التي امتلأت بها كتابات سلفه هيرودوت. للمقارنة انظر:

Theophrastus; Enquiry in to plants, IX, 4- 5.

كذلك: Herodotus; Histories; III, 103- 117.

٧ موسى(فاطمة صلاح الدين): العلاقة بين الجزيرة العربيّة واليونان منذ عصر الإسكندر حتّى بداية العصر الرومانيّ، ص ١٢١، ١٢٢.

8 Strabo; the Geography of Strabo, XVI, 1. 11, 4. 27.

وقرفة، وما سمعه عن سواحل الجزيرة العربيّة الطويلة التي لا تقلّ طولاً عن سواحل الهند(سمع ذلك من هيرون الصولي)، وكثرة الجزر المُحيطة بها[١].

هذه الأسباب التي أوردها أريان في الأناباسيس، قد تتفّق مع ما ذكره كُلّ من بلوتارخوس اليونانيّ وبليني الرومانيّ من أنّ الإسكندر العظيم كان في أحّد المرّات، في صباه، يحمل البخّور في كلتا يديه، ويقذف بها إلى نار مذبح التضحية، فرأه مُعلّمه ليونيداس وهو يقوم بذلك، فقال له، ناصحاً إيّاه، بشكل غير مُباشر، بغزو بلاد العرب: "حريٌّ بك أنْ تكون أشدّ حرصاً في تقدماتك، وأنْ لا تكون كثير البذل إلى أنْ تغدو سيّد تلك البلاد التي ترِد منها التوابل واللبان الزكيّ الرائحة"[٢].

وبعد أنْ تمكّن الإسكندر من فتح مدينة غزّة في العام ٣٣٢ق.م، بعد حصار شاقّ، استخدم فيه أدوات الحرب الكبيرة لاقتحام أسوارها الخارجيّة العاليّة، قام جنوده بنهب مخزن كبير من البخّور والمُرّ[٣]، فأرسل إلى مُعلّمه ليونيداس في مقدونية ما زنته حواليّ ٥٠٠ تالانت(Talant)[٤] من البخّور، و١٠٠ تالانت من المُرّ، مع رسالة يقول فيها: " **لَقَدْ بعثنا إليك بالكثيرِ منَ البخّورِ والمُرِّ، لِكيلا تكونَ في المُستقبلِ بخيلاً معَ الآلهةِ**"[٥].

و لا يغرب عن البال هنا أنّ الإسكندر، شأنه شأن أقرانه من الفاتحين، كان، ولابدّ، يرغب في السيطرة على الطريق التجاريّ البرّي، الذي كان ينطلق من اليمن جنوباً عبر الصحراء مُحاذياً لجبال السراة، لينتهي به المطاف في مدينة البتراء، عاصمة الأنباط العرب[٦]، التي كانت تلتقي فيها الخطوط التجاريّة القادمة من الجرهاء شرقاً واليمن جنوباً[٧]. إذْ كان هذا الطريق، في أيّام الإسكندر، يقوم بالدور الأساسيّ في نقل السلع العطريّة إلى عالم البحر المُتوسّط بدليل الكمّيات الكبيرة من المواد العطريّة التي غنمها الإسكندر من مدينة غزّة مُنتهى طريق البخور الشهير[٨].

ويُورد ديودورس الصقلّي(حواليّ بداية القرن الرابع قبل الميلاد) في هذا المجال:" يُحضر الأنباط إلى البحر المتوسّط لبانهم ونبات المُرّ، مع الأنواع الأكثر قيمةً من التوابل. وهم يحصلون على هذه البضائع(السلع)، من هؤلاء الذين يُحضرونها من جنوبيّ بلاد العرب"[٩].

---

[1] Arrian; The Anabasis, VII, 20.

[2] Pliny; N. H, XII, 32.

[٣] يحيى(أسامة عدنان): الشرق الأدنى القديم تحت حكم الإسكندر المقدونيّ(٣٣٤- ٣٢٣ق.م)، مجلّة الأبحاث التاريخيّة، العدد الأوّل، أشور بانيبال للكتاب، بغداد، ٢٠١٥م، ص٤- ٣٢، ص٢٠.

[٤] التالنت اليونانيّ يساوي ٢٦ كيلو غرام تقريباً، أيّ أنّ الإسكندر أرسل لمعلّمه ليونيديس حواليّ ١٣طن من اللبان و٢طن من المُرّ. انظر: McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p194.

[5] Plutarchus; Alexander, XXIX .

[٦] الناصريّ(سيّد أحمد): تاريخ وحضارة مصر والشرق الأدنى في العصر الهللينستيّ، ص٨٨.

[7] Smith. M. A; op, cit, p132.

[8] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p130.

[9] Diodorus Siculus; Library of History. XIX. 94.

الهدف(غير المُكتمل) للإسكندر في السيطرة على هذا الطريق تابعه أحّد قادته، ويُدعى أنتيجونوس، الذي أرسل ثلاث حملات للسيطرة على بلاد الأنباط فشلت جميعها. إلّا أنّه تمكّن في بداية الحملة الأولى عام ٣١٢ق.م من نهب كمّيات كبيرة من البخّور وسبائك الفضّة[١].

على أيّة حال، وبينما كان الاستعداد للحملة الكبيرة يسير وفق خطّة مُحكمة، أصيب الإسكندر بالحمّى، ورغم ملازمته للفراش، إلّا أنّه لم يتوقّف عن الاستعداد للحملة البحريّة حتّى اشتدّ عليه المرض، ومات في الثالث عشر من شهر حزيران عام ٣٢٣ق.م[٢]، وماتت معه مخططاته للسيطرة على الجزيرة العربيّة، والتحكّم بالخطوط التجاريّة البحريّة نحو الهند. وظلّت الممالك العربيّة تحتفظ بسيطرتها على طُرق السلع العطريّة، وتجارتها المُربحة.

هذا ويرى بعض الباحثين أنّ الإسكندر لم يكن يقصد من حملته البحريّة فرض السيطرة على الجزيرة العربيّة، بل كان يهدف إلى السيطرة على بعض الموانئ والمواضع المُهمّة على ساحل الجزيرة العربيّة[٣]. ولربّما لو قُدّر وعاش الإسكندر الكبير، لكانت حملته العربيّة، بالتوازي مع طموحاته الكبيرة في تشجيع التجارة البحريّة، قد أحدثت تغييراً كبيراً في التجارة مع اليمن، ومن ورائها شبه القارّة الهنديّة.

ثالثاً: العصر الهلينستيّ(٣٢٣ – ٣٠ق.م):

تبدو المعلومات عن التجارة الغربيّة، مع اليمن والهند، أكثر غزارة بالنسبة للفترة الهلينستيّة ولاسيّما في المصادر الغربيّة. وهذا يعود بشكل خاصّ إلى زيادة الاهتمام الغربيّ باليمن والهند، ويعكس بالتأكيد زيادة في النشاط التجاريّ مع هذه المناطق، إذْ شهدت الفترة الهلينستية زيادة في وتيرة التجارة الدوليّة بجميع أنواعها[٤].

ويُورد الأستاذ تارن أنّ أكثر المدن ازدهاراً في هذه الفترة كانت، سلوقية على دجلة، و أنطاكية، و رودوس، و إفسوس، و الإسكندريّة، و كورنثة، و ديلوس. هذه المُدن التي نالت مداخيل مادّية كبيرة من تجارة الترانزيت[٥]، إنْ صحّ التعبير.

بعد وفاة الإسكندر أُوقفت أغلب خُططه البحريّة، ومُخططه لتعزيز التجارة بين بلاد ما بين النهرين والهند أوقف أيضاً، وحملته العربيّة ألغيت هي الأخرى[٦]. إذْ كان ورثة الإسكندر (الديادوخ) مشغولين بدعم مراكزهم السياسيّة والعسكريّة، أكثر من قلقهم بشأن تعزيز، وتطوير

[1] Diodorus Siculus; Library of History. XIX. 95.

[٢] مكّاويّ(فوزيّ): الشرق الأدنى في العصرين الهلينستيّ والرومانيّ، المكتب المصريّ لتوزيع المطبوعات، القاهرة، ١٩٩٩م، ص٢٥.

[٣] علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج٢، ص٨.

[4] Smith. M. A; op, cit, p75.

[5] Tarn . W . W; Hellenistic civilization, New York, 1952, p251.

[٦] العابد (مفيد رائف) : دراسات في تاريخ الإغريق، ص٣٤٠.

اتّصالات تجارية بعيدة. هذا الصراع المحموم استمرّ حتّى معركة إبسوس(Ipsos)[١] عام ٣٠١ق.م[٢]. والدولتان الهللينستيّان اللتان كان بإمكانهما الانتفاع المباشر من التجارة مع اليمن والهند، كانتا الدولتان البطلميّة والسلوقيّة، واللتان بدأتا العمل على زيادة نصيبيهما من هذه التجارة.

ومنذ تأسيس هاتين الدولتين دخلتا في تنافس على الفوز، بأرباح التجارة مع اليمن والهند، وعلى استغلال الطلب الغربيّ المُتزايد على السلع العربيّة والهندية. هذه التجارة، عدا عن دورها في تنشيط النمو الاقتصاديّ، فإنّها كانت مصدراً مهمّاً في دخل الخزينة لِكِلا المملكتين الهلّينستيّتين، مع الأخذ بعين الاعتبار أنّ العداءَ بين الدولتين جعل كُلّ منهما تعمل على حرمان الأخرى من منافع هذه التجارة[٣].

لقد كان لدى السلوقيين، بدولتهم المُتمركزة في سورية وبلاد ما بين النهرين، ميّزات فيما يتعلّق بالتجارة مع اليمن، عبر الطريق البحريّة، التي تنتهي إلى الخليج العربيّ ومع الهند عبر الطريق البرّية، ممّا جعل منها أوّل مملكة هللينستيّة تُطوّر اتّصالات سياسيّة مع القوى الهنديّة كنتيجة طبيعيّة للقرب الجغرافيّ، إلّا أنّه لم يمضِ سوى فترة قصيرة حتّى بدأ البطالمة بمنافستهم في هذا المجال. فبدأت مُنافسة محمومة بين المملكتين على السيطرة على الطُرق التجاريّة المُؤدّية إلى اليمن والهند. وكنتيجة لهذه المُنافسة الاقتصاديّة، كان النزاع المُستمرّ بين الدولتين على السيطرة على سورية الجنوبيّة، التي كانت تمرّ عبرها الطُرق التجاريّة القادمة من اليمن جنوباً[٤]، ومن الخليج العربيّ شرقاً، بالإضافة إلى كونها المنفذ الرئيسيّ للبضائع العربيّة والهنديّة التي كانت تُنقل برّاً عبر الطريق الذي كان يخترق الصحراء السوريّة ويصل إلى ميناء غزّة[٥].

ولمْ تقم أيّ من الدولتين بمحاولة جدّية للسيطرة على بلاد العرب، وتحقيق سيطرة كاملة على التجارة العربيّة والهنديّة[٦]. بل عملتا على توطيد علاقاتهما مع الوسطاء العرب، المُسيطرين على

---

[١] إبسوس: إحدى مُدن فريجية في وسط غربي آسية الصغرى، وجرت فيها معركة بين سلوقس وحليفه ليسماخوس من جهة وأنتيجونوس وولده ديمتريوس من جهة الأخرى. انتهت بنصر حاسم لسلوقس وحليفه ليسماخوس. وضعت هذه المعركة نهاية لفكرة توحيد امبراطورية الإسكندر، لتظهر ثلاث ممالك مُستقلّة هي المملكة البطلميّة، والمملكة السلوقيّة، مملكة مقدونيا. انظر: يحيى(لطفي عبد الوهّاب): دراسات في العصر الهللينستيّ، دار النهضة العربيّة، بيروت، ١٩٧٨م، ص٩٣، ٩٤.

[2] Debra. S, Pamela.D; op, cit, p70.

[3] Smith. M. A; op, cit, p77.

[٤] جوهر(هاني): اليهود في فلسطين في العصرين البطلمي والسلوقي، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، ٢٠٠٥ م، ص١٥.

[5] Smith. M. A; op, cit, pp122, 123.

[٦] لم يُتابع أيّ من خلفاء الإسكندر خُططه للسيطرة على الجزيرة العربيّة فالبطالمة، من جهتم، كانوا، بسيطرتهم على جوف سورية، يُسيطرون على النهاية الشماليّة لطريق البخّور الشهير. والسلوقيّون من ناحيتهم قدّروا، ربّما، أنّ أعدائهم البطالمة، بحكم قربهم الجغرافيّ، سيُحقّقون أرباحاً تفوق تلك التي قد يحققوها هم في حال نجحوا في السيطرة على الجزيرة العربيّة. انظر: العابد (مفيد رائف): سوريا في عصر السلوقيين من الإسكندر حتى بومبيوس(٣٣٣- ٦٤ق.م)، ص٢٧١، ٢٧٧.

طُرق التجارة البرّية القادمة من اليمن، والبحريّة عبر الخليج العربيّ. فعمل البطالمة جهدهم لتمكين علاقاتهم مع الجرهائيين على الخليج العربيّ، في حين سعى السلوقيّون لترسيخ علاقاتهم مع المملكة النبطيّة[١].

١- المملكة السلوقيّة (٣١٢- ٦٤ق.م):

بعد وفاة الإسكندر دخل خلفاؤه في صراعٍ سياسيّ، وضع أوزاره في العام ٣٠١ ق.م في معركة أبسوس. ومن بين المُنتصرين في هذه المعركة كان القائد سلوقس الأوّل نيكاتور(Seleucid I Nikator) (٣١٢-٢٨١ق.م)، حاكم بابل، الذي أقام دولة مُستقلّة وطّد دعائمها في سورية وبلاد ما بين النهرين على وجه الخصوص[٢].

وكان لدى خلفاء سلوقس دولة موطّدة الدعائم، مما أتاح لهم الفرصة لتحويل البعض من اهتمامهم، نحو الشؤون الاقتصادية. ومن موقعهم الجغرافيّ كان لهؤلاء الملوك السلوقيين أفضليّة على باقي الممالك الهللينستيّة في الوصول إلى البضائع الشرقيّة ذات الطلب المُتنامي في الغرب[٣].

أ- الطُرق التجاريّة السلوقيّة نحو اليمن والهند:

أثبتت رحلة عودة جيش الإسكندر وقوّاده من وادي نهر الكبير أنّ هناك ثلاث طُرق من بلاد ما بين النهرين نحو الهند:

الطريق الأوّل: طريق برّي، وهو يتّجه إلى بابل عبر تاكسيلا وباكترا(بلخ) وإكبتانا. و كان هذا الطريقُ، الطريقَ الأكثر أهمّية في العصر الهللينستيّ[٤].

الطريق الثاني: طريق بحريّ، وهو الطريق الذي سلكه نيارخوس وأسطوله من مصبّ نهر الهند الكبير حتّى سلوقية دجلة(Seleukeia-Tigris)[٥]، مع طريق فرعيّ كان يأتي من موانئ اليمن ولاسيّما عدن، ويسير بُمحاذاة السواحل الغربيّة للخليج العربيّ، وينتهي في الجرهاء[٦].

وكِلا الطريقين الأوّل والثاني كانا مُستخدمين قبل العصر الهللينستيّ، بدليل أنّ نيارخوس لاحظ وجود مركز مُزدهر للمواد العطريّة كالقرفة عند رأس مسندم، كما لاحظ نشاطاً تجاريّاً على الساحل الشرقيّ للخليج العربيّ[٧]. إلّا أنّ استخدام الطريق البحريّ كان قليلاً إلى حدّ ما، وبقي

---

١ الناصريّ(سيّد أحمد): تاريخ وحضارة مصر والشرق الأدنى في العصر الهللينستيّ، ص١٥٣.

2 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p75.

3 Debra. S, Pamela.D; op, cit, p86.

٤ العابد (مفيد رائف): سوريا في عصر السلوقيين من الإسكندر حتى بومبيوس(٣٣٣- ٦٤ق.م)، ص٢٧١.

٥ ولبانك(فرانك): العالم الهيللنستي(حملة الإسكندر على الشرق ونشأة الممالك الهيللنستية)، ترجمة وتقديم: آمال محمد الروبي، مُراجعة: محمد إبراهيم بكر، المركز القومي للترجمة، القاهرة، ٢٠٠٩م، ص٢٢٨.

6 Smith. M. A; op, cit, p117.

7 Arrian; Indica. XXXII. 7.

حكراً على التجّار والوسطاء العرب حتّى نهاية العصر الهللينستيّ تقريباً. وتُشير الشواهد الأدبيّة إلى أنّ الطريق البرّي كان الأكثر استخداماً[١].

الطريق الثالث، المُحتمل، إلى الهند: هو الطريق الذي سلكه الإسكندر خلال عودته من الهند، وسلك هذا الطريق وجهة جنوبيّة من الهند عبر صحراء جدروسية وكرمانيا فارس ومنها إلى سوسة[٢]. وكان هذا الطريق قليل الاستخدام، في العصر الهللينستيّ، وهو ما قد يعود إلى الصعوبات التي عاناها الإسكندر وجيشه، خلال رحلة العودة قي صحراء جدروسية والتي كانت سبباً في الإحجام عن استخدامه[٣].

الطريق الرابع: وهو الطريق البرّي الجنوبيّ، وكان ينطلق من موانئ اليمن مثل ميناء قنا وميناء عدن، ويشقّ الصحراء العربيّة بمحاذاة جبال السراة، وينتهي في البتراء، لينطلق منها فرع إلى غزّة على البحر المتوسّط، وفرع آخر عبر صحراء سيناء نحو المملكة البطلميّة[٤]. و كانت منافع هذا الطريق بيدّ البطالمة الذين كانوا يُسيطرون على جنوبيّ سورية حتّى العام ٢٠٠ق.م، لتنتقل منافعه إلى السلوقيين.

ولم يقُم السلوقيّون بأيّ مُحاولات لإيجاد طُرق جديدة إلى الهند، بل ركّزوا على التحكّم بنهايات الطُرق القائمة. وشهدت الفترة السلوقيّة زيادة في كمّ الاتّصالات التجاريّة مع اليمن والهند، مما انعكس إيجابيّاً على حضور السلع العربيّة والهنديّة في المُجتمع الهللينستيّ بدليل زيادة حضورها في المصادر الكلاسيكيّة[٥].

وكانت كمّية هذه السلع العطريّة غزيرة، لدرجة كان معها الملك سلوقس الأوّل، وولده أنطيوخس الأوّل (Antiochus I)(٢٨١– ٢٦١ق.م) قادرين على إهداء معبد ديديما(Didyma)[٦] ، قرب ميليتوس(Miletus)[٧]، كمّيات كبيرة من القرفة والقسط مع عشرة تالانتات من البخّور وتالانت

[1] Tarn .W.W; Hellenistic civilization, op, cit, p243.

[2] Rostovtzeff. M; The Social and Economic History of the Hellenistic World, Oxford, 1941, rpt. Oxford, 1953, p112.; Tarn .W.W; Hellenistic civilization, op, cit, p243.

[3] Smith. M. A; op, cit, p117.

[٤] الضلاعين(مروان عاطف): الطُرق التجاريّة في مملكة الأنباط، مجلّة التمدّن، البلقاء، الأردن، العدد ٥، ٢٠١٠م، ص١٤٩- ١٧٨، ص١٥١- ١٥٣.

[5] Smith. M. A; op, cit, p109.

[٦] معبد ديديما: معبد يوناني كُرّس لعبادة الأله أبولو. وديديما هي مركز ديني كبير، ومبعد أبولو هو البناية الرئيسيّة فيها. تعود ديديما إلى مدينة ميليتوس الواقعة نحو ٢٠ كم إلى الشمال منها، وكان يصل بينهما طريق موكبيّ مُقدّس . أُحرق هذا المعبد على يد الفرس الأخمينيين عام ٤٩٤ق.م، فأعاد الإسكندر بناؤه، وحظي برعاية خاصّة من الملك سلوقس الأوّل. انظر: جواد(حسن حمزة): نشوء الدولة السلوقيّة وقيامها(دراسة تاريخية ٣١٢- ٦٤ق.م)، رسالة ماجستير بإشراف: جواد الموسويّ، جامعة بغداد، ٢٠٠٨م، ص١١٢.

[٧] ميليتوس: مدينة قديمة، تقع على ساحل بحر أيجة(Aegean Sea)، على الساحل الغربيّ لأسية الصغرى، وبالتحديد في كاريا الأيونيّة(Ionian Caria). اشتهرت بالملاحة البحريّة، وتوسّعت على ساحل البحر الأسود، إلّا أنّها تعرّضت للتدمير على يدّ الفرس عام ٤٩٥/٤٩٤ق.م. ثمّ أعاد أهلها إعمارها في العام ٤٧٩ق.م. عارضت ميليتوس تقدّم الإسكندر الذي عاقبها بتدميرها دماراً كبيراً. خضعت ميليتوس للبطالمة بين أعوام

من المُرّ[١]. ومن غير المعلوم أيّ طريق سلكت هذه المُنتجات إلّا أنّها، وعلى الأرجح، نُقلت عبر الطريق البرّي[٢].

والدليل الآخر على حجم التبادل التجاريّ بين المملكة السلوقيّة والهند واليمن كانت تلك الكمّية الكبيرة من المُنتجات الهنديّة، مثل العطور، والقرفة، والنارد، وأنياب الفيلة، والفيلة، التي ذكر المُؤرّخ بوليبيوس أنّ الملك أنطيوخس الرابع أبيفانس(Antiochus IV) (١٧٥–١٦٣ ق.م) استعرضها في احتفالات دافنه(Daphnae)[٣] عام ١٦٧ق.م[٤].

ب– الجرهاء(Gerrha) و دورها في النشاط التجاريّ في العصر السلوقيّ:

ما أنْ يتمّ التطرّق إلى النشاط التجاريّ السلوقيّ حتّى تُذكر مدينة الجرهاء (Gerrha) التي حازت شُهرة تجاريّة كبيرة في العصر السلوقيّ[٥]، إذْ كانت هذه المدينة أحّد أبرز المناطق الحضاريّة شرقي الجزيرة العربيّة، أضف إلى أنّها كانت المركز الرئيسيّ الذي ارتبطت به تجارة الهند عبر منطقة الخليج العربيّ[٦].

تقع الجرهاء على ساحل الأحساء، شرقيّ الجزيرة العربيّة المُطلّ على الخليج العربي[٧]، مقابل جزيرة تيلوس(البحرين)[٨]. وهي مدينة كلدانية(Chaldaean) على ساحل الأحساء وسكانها من العرب.

وفيما يتعلّق بموقعها فإنّ استرابون يُورد نقلاً عن ايراتوستثيس : " وبعد الإبحار على طول ساحل بلاد العرب مسافة (٢٤٠٠) ستاديا[٩] = (٣٨٠) كيلومتر تقريباً، فإنّ المرء يصل إلى جرها، وهي مدينة تقع على خليج عميق، ويسكنها الكلدانيّون المنفّيون من بابل. وهذه الأرض تحتوي

٢٧٩- ٢٥٨ق.م، وأعوام ٢٤٥- ١٩٧ق.م. وفي العام ١٣٠ق.م خضعت للرومان واستعادت بعضاً من ازدهارها. انظر : Bunson. M: op, cit, p368.

[1] Wells. C. B; Royal Correspondence in the Hellenistic period, London, 1934, pp33-35.

[2] Smith. M. A; op, cit, p109.

[٣] دافنه: ضاحية من ضواحي العاصمة السلوقيّة أنطاكية(Antioch)، تقع إلى الجنوب منها بحوالي أربعة أميال. اشتقّ إسم دافني من إسم حورية تبعها الاله أبولو وتحوّلت في هذا الموقع إلى شجرة الدفلى . بناها الملك سلوقس الأوّل وأقام بها معبداً كبيراً لأبولو. انظر: باقر(طه): مُقدّمة في تاريخ الحضارات القديمة، ج٢، بيت الورّاق للطباعة والنشر، بغداد، ٢٠١١م، ص٣٥٧.

[4] Polybius; the Histories, XXXI, 3- 4.

[٥] حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٤٣.

[٦] حمدان(عبد المجيد): العلاقات التجاريّة بين الدولة السلوقيّة والهند وبلاد العرب، مجلّة دراسات تاريخيّة، العددان ١٢٧- ١٢٨، تموز- كانون الأوّل، دمشق، ٢٠١٤م، ص٢٥- ٥٣، ص٣٩.

[٧] العبد الغنيّ(محمد السيّد): الجرهاء ودورها في التجارة العربيّة القديمة، مجلّة الواحة، القطيف، المملكة العربيّة السعوديّة، ١٩٩٨م، ص ١٣٢- ١٤٤، ص١٣٢.

[٨] الناصريّ (سيّد أحمد): الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، ص٤١٨.

[٩] الستاديا : وحدة قياس للمسافات البحريّة، تُعادل عشر الميل وسدس الكيلومتر. انظر: زيادة(نقولا): دليل البحر الإريثريّ وتجارة الجزيرة العربيّة، سلسة دراسات في تاريخ الجزيرة العربيّة، الكتاب الثاني، جامعة الملك سعود، ١٩٨٤م، ص٢٥٩- ٢٧٩، ص٢٦٩.

على الملح، ويعيش السكان في بيوت مبنية من صخور الملح. وتبعد المدينة(أيّ الجرهاء) مسافة مائتي ستاديا (٦٠ ميل تقريباً) عن البحر. ويعمل الجرهائيون في تجارة طيوب وبضائع بلاد العرب"[١]. أمّا بليني فأورد، بهذا الخصوص، أنّ جرها تقع على الساحل عكس تيلوس على بعد نحو ٥٠ ميل نحو الداخل، وأنّ فيها أبراجاً مُشيّدة بكتل مربعة من الملح [٢].

والموقع الأكثر احتمالاً للجرهاء هو موقع العقير الحالي(على الساحل السعوديّ للخليج العربيّ)[٣]. وبرز احتمال أنْ تكون تحت مدينة ثاج[٤].

كانت جرها في القرن الثالث ق.م مركزاً أساسياً للتجارة الهندية، إذْ كان أهلها آنذاك سادة الملاحة في الخليج العربيّ، وكانوا تجّاراً نُشطاء، عملوا في تجارة طيوب وسلع اليمن، وبضائع الشرق الأقصى، وأفريقية[٥].

ويُمكن الاستدلال من كلام ايراتوسثنيس أن الجرهائيين نقلوا السلع التجاريّة، التي كانت تصلهم، إلى بابل إمّا بحراً بوساطة المراكب الخشبية، أو عن طريق البر بوساطة القوافل التجارية[٦]. وبكلّ الأحوال، فإنّ كِلا الطريقين كان مُربحاً، إذْ أنّ البضائع القادمة عبر البحر كانت تصل إلى تيريدون[٧] أو إلى الإسكندريّة سوسيانا(خاراكس فيما بعد)[٨].

وشملت البضائع التي نُقلت بوساطة الجرهائيين البخّور والمُرّ والقرفة، وتمّ نقل هذه السلع برّاً من منطقة حضرموت جنوباً[٩]. وبالرغم من أنّه لا يوجد في المصادر إشارة إلى السلع الهنديّة الواصلة إلى المدينة، إلّا أنّ الأستاذ تارن يرى أنّ القسم الأعظم من البضائع الهنديّة الواصلة لبلاد ما بين النهرين، عن طريق البحر، كانت عن طريق الجرهاء. و يرى تارن أنّه، وبناء على

---

1 Eratosthenes; The Geographyica, In :Strabo, The Geography Of Strabo, XVI, 3. 3.
2 Pliny; N. H.VI.32.
٣ الأحمد(سامي سعيد) : الخليج العربي في التاريخ القديم، بغداد، ١٩٨٩م، ص٨٣.
4 Bibby. G; Looking for Dilmum, New york, 1969, pp297- 300.
و ثاج: تقع شمال شرق المملكة العربية السعودية على بعد ٩٥ كم من ساحل الخليج العربي. وهي تقع على طُرق القوافل التجاريّة العالميّة، فكانت من أهمّ المدن البرّية في مُحيط المناطق المُجاورة وأحّد المُرشّحين الرئيسيين لموقع مدينة الجرهاء. انظر: الشيخ يعقوب(نبيل يوسف): الكشوف الآثريّة في موقع ثاج، مجلة جمعية تاريخ وآثار البحرين، العدد ٢١، مُتحف الدمام الإقليمي، الدمام- المملكة العربيّة السعوديّة، ٢٠٠٢م، ص٥٦-٦٥، ص٥٧.
٥ البكر(منذر عبد الكريم): العرب والتجارة الدولية منذ أقدم العصور الى نهاية العصر الروماني، مجلة المربد، العدد٤، السنة الثالثة، كلية الآداب، جامعة البصرة ،١٩٧٠م، ص٨٥.
6 Eratosthenes; The Geographyica, In :Strabo, The Geography Of Strabo, XVI, 3. 3.
٧ تيريدون: على رأس نهر الفرات من جهة الجنوب. انظر: حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٤٤. كانت ميناءً بالغ الأهمّية في العصر الهلّلينستيّ، إلّا أنّها فقدت أهمّيتها في القرن الأوّل الميلاديّ لصالح ميناء الأبلة. انظر:
Schoff. M. Wilfred. H; The Periplus Of The Erythraen Sea Travel and Trade in The Indeian Ocean, By Amerchant Of The First Century, New York, 1912, p149.
8 Smith. M. A; op, cit, p114.
9 Arrian; Indica. XXXXI. 6- 7.

الدليل النقديّ، كان يوجد على خليج هرمز، خلال الفترة الهللينستيّة، مركزاً تجاريّاً مُزدهر نافس الجرهاء في هذه الناحية[١].

وحظيَ أهل الجرهاء، بفضل وساطتهم التجاريّة، بثراء كبير خلال العصر السلوقيّ، ويورد أغاثارخيدس الكنيدي(من القرن الثانيّ قبل الميلاد):" لا يبدو أن ثمّة شعب أكثر ثراء من السبأيين والجرهائيين، فهم وكلاء لكلّ شيء يقع تحت اسم النقل من آسية و أوربة، وهم سبب غنى سورية البطلمية بالذهب، وهم الذين أتاحوا للتجار الفينيقيين تجارة رابحة"[٢].

ويقصد أغاثارخيدس بكلامه، في هذه الفقرة، الطريق التجاريّة البرّية التي ربطت الجرهاء بسورية المُجوّفة عبر شماليّ الجزيرة العربيّة. ويقصد بسورية البطلميّة، سورية المُجوّفة قبل أنْ يتمّكن السلوقيّون من استعادتها عام ٢٠٠ق.م[٣].

ويعود ازدهار الجرهاء التجاريّ إلى العصر الهللينستيّ، إذْ أدّت هزيمة الفرس أمام الإسكندر المقدونيّ إلى تحرير منطقة الخليج من قبضتهم، ممّا أفسح المجال أمام أهل البلاد الأصليين إلى العمل بالتجارة والسيطرة عليها[٤].

وكان الصراع السلوقيّ البطلميّ أحّد الدوافع التي أدّت إلى قيام علاقات بين السلوقيين وأهل الجرهاء، إذْ عمل السلوقيّون على إرهاب الجرهائيين ودفعهم لزيادة السلع التي يُصدّروها إلى سلوقية دجلة على حساب السلع المُتوجّهة نحو جنوبيّ سورية[٥]. ومن المُحتمل أنّ تجّار الجرهاء قد ساعدوا السلوقيين في جلب الفيلة الهنديّة التي استخدموها في حروبهم مع البطالمة، إذْ كان يتّم جلب تلك الفيلة عبر سواحل المُحيط الهنديّ والخليج العربيّ، ومن الجرهاء كانت تلك الفيلة تُتابع رحلتها إلى سورية السلوقيّة[٦].

كذلك ارتبطت الجرهاء مع اليمن بطرق برّية، إذْ أشار استرابون (نقلاً عن ايراتوستنيس) إلى أنّ الرحلة من حضرموت إلى الجرهاء كانت تستغرق أربعين يوماً[٧]، وعبر هذا الطريق كان بخور ظفار يُنقل إلى الجرهاء، ومنها إلى أسواق بلاد ما بين النهرين شمالاً، وإلى سورية غرباً ومدينة سلوقية دجلة التي كانت العاصمة الشرقيّة للسلوقيين والمركز التجاريّ الرئيسيّ لهم[٨].

---

[1] Tarn .W.W; the Greek in Bactria and India, Cambridge,1951, rpt. Oxford, 1984, pp367, 481- 486.

[٢] قول" أغاثارخيدس الكنيدي" مُقتبس عن: حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٦٠.

[3] Smith. M. A; op, cit, p114.

[٤] النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٤١.

[٥] نولدمان(شيلدن آرثر): "ميسان" دراسة تاريخيّة أوليّة، ص٣٤٦.

[6] Smith. M. A; op, cit, pp 114, 115.

[7] Eratosthenes; The Geographyica, In :Strabo, The Geography Of Strabo, XVI, 4. 4.

[٨] الناصريّ(سيّد أحمد): تاريخ وحضارة مصر والشرق الأدنى في العصر الهللينستيّ، ص٢٣٤.

ومن سلوقية نُقلت السلع إلى مدن الساحل الإيجي و السوريّ في اللاذقيّة (Laodikeia) وسلوقية بيريه (Seleukeia–Pieria)، وإلى إفسوس (Ephesos) وسميرنة (Smyrna)[١].

كما ارتبطت الجرهاء بعلاقات تجاريّة مع مصر، إذْ تُشير برديّة مصريّة تعود إلى العام ٢٦١ق.م إلى اللبان الجرهائيّ[٢].مما يدلّ على أنّ أهل الجرهاء لم يكن يعنيهم الصراع السياسيّ بين السلوقيين والبطالمة، بل كان يعنيهم الربح التجاريّ، بالدرجة الأولى، لذلك بعثوا قوافلهم إلى مصر البطلميّة[٣]. وأنّهم، أيّ الجرهائيّون، كانوا يستوردون اللبان من أماكن إنتاجه في جنوبي الجزيرة العربيّة وشرقيّ أفريقية، ويقومون بإعادة تصديره. إذْ من المعروف أنّ منطقة شرقيّ الجزيرة العربيّة، حيث قامت الجرهاء، لا ينمو فيها شجر اللبان.

كما وصل التجّار الجرهائيّون إلى جزيرة ديلوس(Delos) أيضاً، التي كانت من أبرز المحطّات التجاريّة في البحر المتوسّط[٤].

ومن الصعب تحديد النصيب الذي حصل عليه الملوك السلوقيّون من التجارة الشرقيّة، الواصلة للجرهاء. إلّا أنّه يمكن القول أنّ ذلك النصيب لم يكن كما تمنّى ورغب هؤلاء الملوك السوريّون، مما دفعهم للتلويح بالقوّة لزيادة ذلك النصيب، وهو ما سيتمّ مُعالجته في فقرة لاحقة.

جـ – الجهود السلوقيّة المُبكّرة لتنشيط التجارة مع اليمن والهند:

أظهر بعض الملوك السلوقيين الأوائل، شيئاً من اهتمام الإسكندر الأكبر، في مجال السيطرة على خطوط التجارة البرّية والبحريّة نحو الهند. كما قاموا بجهود، تُحسب لهم، في مجال الانتفاع من خيرات التجارة الشرقيّة. ومن هذا الباب، حذا الملوك السلوقيّون الأوائل حذو الإسكندر في بناء عدد من المُدن لتنشيط التواصل التجاريّ، كما قاموا ببناء عدد من المراكز العسكريّة على امتداد الطُرق التجاريّة لنشر الأمن وحماية الطرق التجاريّة[٥].

وكانت مدينة سلوقية دجلة في موقع أوبيس(Opise)[٦]، المدينة الأكثر شُهرة ونجاحاً، إذْ وكما كانت أنطاكية عاصمة غربيّة للمملكة السلوقيّة، كذلك كانت سلوقية دجلة العاصمة الشرقيّة لها[٧]. ولم تمضِ فترة طويلة حتّى حلّت سلوقية دجلة محلّ بابل كمركز اقتصاديّ وتجاريّ في بلاد ما بين النهرين، ومركز لتجمّع التجّار اليونانيين، الذين يقومون برحلات في موانئ أسية،

---

1 Van Beek. G. W; Frankincense and Myrrh in Ancient South Arabia, Journal of the American Oriental Society, 78, No. 3, 141-152, 1958, p145.

٢ السلامين(زياد): الأنباط ومنطقة الخليج العربيّ، ص٨.

٣ ابراهيم السعيد(سعيد بن فايز): العلاقات الحضاريّة بين الجزيرة العربيّة ومصر في ضوء النقوش القديمة، مكتبة الملك فهد الوطنيّة، الرياض، ٢٠٠٣م، ص١٢٢.

٤ النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٤٢.

٥ العابد (مفيد رائف) : دراسات في تاريخ الإغريق، ص٣٣٦.

٦ أوبيس: تقع على نهر دجلة أسفل مدينة بغداد اليوم. انظر: فرح (أبو اليسر): الشرق الأدنى في العصرين الهللينستي والروماني، عين للدراسات والبحوث الانسانيّة والاجتماعيّة، الهرم ، ٢٠٠٢م ، ص٣٩.

٧ باقر(طه): مُقدّمة في تاريخ الحضارات القديمة، ص٤٩٥.

كما انتقل إليها في العام ٢٧٤ق.م قسم كبير من سُكّان مدينة بابل[١]. وأقام السلوقيّون، على مقربة منها، مدينة سلوقيّة على نهر يولايوس أو سلوقية على القارون[٢]. وعلى الخليج العربيّ أقام سلوقس مدينة سلوقية الإريثيرية إلى الشرق من مصبّ نهر دجلة. كما أقام السلوقيّون الأوائل مدينة أنطاكية في برسيس[٣]. وعُثر على نقش يُسجّل كيف قام الملك أنطيوخس الأوّل بدعوة مُستوطنين من مدينة مغنيزيا، الواقعة على نهر ميناندر(Magnesia–Menander)[٤]، لمُساعدته في بناء هذه المدينة[٥]. إلّا أنّ هذه المدينة لم تُحقّق النجاح الذي أمله الملوك السلوقيّون.

كما أقام الملوك السلوقيّون الأوائل عدداً من الحواضر، على طول الساحل الشرقيّ لشبه الجزيرة العربيّة، على شكل مدن دفاعيّة صغيرة، كان أهمّها لارسيا (Larissa)، خلقيس(Chalcis)، أريوثا(Areyhusa)[٦]. ومما لاشكّ فيه أنّ هذه المدن قد قامت بدور اقتصاديّ في سبيل السيطرة على النشاط التجاريّ في الخليج العربيّ، وبدور دفاعيّ في صدِّ القبائل العربيّة في شمال الجزيرة العربيّة[٧]. إلّا أنّ القسم الأعظم من هذه المُدن، على الخليج، لمْ يُكتب لها الاستمرار، إذْ أشار بليني إلى أنّه في زمانه(القرن الأوّل الميلاديّ) كانت هذه المُدن قد دُمّرت بفعل حروب مُتعدّدة بين السلوقيين والبارثيين [٨].

ومن أهمّ المواقع الدفاعية في العصر السلوقيّ كانت جزيرة فيلكا(Failaka) أو إيكاروس(Ikaros)، على رأس الخليج العربيّ، والتي يُدلل اسمها على وظيفتها، إذْ يعني اسم فيلكا "الحارسة"[٩]. ويورد أريان، في الأناباسيس، أنّ هذه الجزيرة أثارت إعجاب الإسكندر بجمالها فأطلق عليها اسم إيكاروس تشبيهاً لها بجزيرة إيكاريا(Ikaria) الواقعة في بحر إيجة قرب سواحل آسية الصغرى[١٠]. واسم إيكاروس يعني "الشبيهة بإيكاريا". ومن ثمّ غيّر سلوقس اسمها

---

1 Potts. D. T; Mesopotamian Civilization "The Material Foundations", Cornell University Press , London 1997, p281.

٢ الناصريّ(سيّد أحمد): تاريخ وحضارة مصر والشرق الأدنى في العصر الهللينستيّ، ص٣٣٤.

٣ أنطاكية برسيس: يذهب الباحثون إلى أنّها موقع مدينة بوشير في الجمهوريّة الإسلاميّة الايرانيّة. انظر:
Smith. M. A; op, cit, p 116.

٤ مغنيزيا ميناندر: تقع على نهر ميناندر في فريجيا(Phrygia) في أسية الصغرى، وهي غير مغنيزيا التي جرت فيها المعركة الشهيرة عام ١٨٩ق.م بين الملك السلوقيّ أنطيوخس الثالث (Antiochus III) (٢٢٣-١٨٧ق.م) والرومان، والتي كانت تعرف باسم مغنيزيا المُتاخمة أو المُجاورة لسيبيليوم (Magnesia ad Sipylum). انظر:
Bunson. M: op, cit, p26.

5 Bevan. E. R; The House of Seleucus, Vol. 1, London, 1902, p 247.

6 Pliny; N. H.VI. 160 .

7 Smith. M. A; op, cit, pp 116.

8 Pliny; N. H.VI. 160.

٩ الناصريّ(سيّد أحمد): تاريخ وحضارة مصر والشرق الأدنى في العصر الهللينستيّ، ص٣٣٥.

10 Arrian; The Anabasis. VII, 20.

وأطلق عليها اسم "فيلكا"[١]، وأقام فيها حامية عسكريّة قد تكون من بقايا حامية يونانية. ويرى الأستاذ جواد علي، أنّها قد تكون من بقايا الجيش الذي أرسلة الإسكندر للسيطرة على الخليج العربيّ، ولفتح الهند والجزر المُقابلة لبلاد العرب وسواحل شبه الجزيرة العربيّة[٢].

ويبدو أنّه كان لإيكاروس أهمّية لا يستهان بها في العصر السلوقيّ، أهمّية تبوح بها نتائج الحفريات الأثرية التي تمّت في هذه الجزيرة، خلال الفترة ما بين ١٩٥٨– ١٩٦٣[٣]. إذْ عَثر علماء الآثار على عدد من القطع النقديّة تعود لعهد سلوقس الأوّل[٤]، ونقود تعود لعهد أنطيوخس الثالث(Antiochus III) (٢٢٣–١٨٧ق.م)[٥]. كما تمّ العثور على آثار تُثبت الاستيطان اليونانيّ لهذه الجزيرة في العصر السلوقيّ من ضمنها معبد للربّة أرتميس(Artemis). ونقش يؤرّخ لعهد الملك سلوقس الثانيّ (Seleucid II)(٢٤٦– ٢٢٦ق.م)[٦]، ويُسجّل هذا النقش رسالة من موظّف سلوقيّ، يُدعى إيكاديون (Ikadion)، إلى تابع له يُدعى أناكساراخوس (Anaxarchos). أناكساراخوس، بدوره، أضاف رسالة توضيحيّة، ووجّه النقش إلى سكان الجزيرة مُبيّناً لهم أنّ الملك شخصيّاً مُهتمّ بأمر هذه الجزيرة[٧]. الجزء الأكثر أهمّية من النقش، كان توصية(أمر) من الملك للمستوطنين اليونان، بوجوب إيقاف خصوماتهم وخلافاتهم مع السكّان المحلّيين في الجزيرة[٨].

بمُساعدة الدليل الآثاريّ و هذا النقش، يُمكن تكوين صورة تاريخيّة عن جزيرة إيكاروس. فمن المُحتمل أنّ الملك السلوقيّ أنطيوخس الأوّل قد قرّر، في الفترة الممتدّة بين عاميّ ٢٦٨– ٢٦١ق.م، إقامة مُستوطنة في الجزيرة لتكون محطّة دفاعيّة للسفن التجارية المُبحرة في الخليج العربيّ. ويبدو أنّ المُستوطنة الإغريقية قد ازدهرت، وزاد عدد المستوطنين اليونان فيها إلى درجة دخلوا معها في نزاعات وخلافات مع سكّان الجزيرة المحليين[٩]، وربّما كان هذا هو الخلاف الذي تناوله نقش إيكاديون. ومن غير المعلوم فيما إذا عمل المُستوطنون اليونان بموجب توصيّات

---

[١] الناصريّ(سيّد أحمد): تاريخ وحضارة مصر والشرق الأدنى في العصر الهللينستيّ، ص٣٣٥.

[٢] علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام ، ج٢، ص٣٢. وقد تمّ العثور على حجر في جزيرة فيلكا تبيّن للآثاريين أنّه تقدمة من جنود يونان مُقيمين على الجزيرة إلى الآلهة زيوس وبوسيدون وأرتميس. انظر: موسى(فاطمة صلاح الدين): العلاقة بين الجزيرة العربيّة واليونان منذ عصر الإسكندر حتّى بداية العصر الرومانيّ، ص١٣٥.

[٣] شاهين(علاء الدين عبد المُحسن): تاريخ الخليج والجزيرة العربيّة القديم، ص٦٦.

[٤] العابد (مفيد رائف) : دراسات في تاريخ الإغريق، ص٣٣٨.

[٥] علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام ، ج٢، ص٣٣.

[٦] حمدان(عبد المجيد): العلاقات التجاريّة بين الدولة السلوقيّة والهند وبلاد العرب، ص٣٨.

[٧] هُيلِنْد(روبرت): تاريخ العرب في جزيرة العرب من العصر البرونزيّ إلى صدر الإسلام(٣٢٠٠ق.م-٦٣٠م)، ترجمة: عدنان حسن، مُراجعة: زياد مُنى، شركة قُدمس للنشر والتوزيع، بيروت، ٢٠١٠م، ص٤٨.

[٨] عبد العزيز(إيمان): التأثيرات الفنّية اليونانيّة في شبه الجزيرة العربية في العصر المُتأغرق، مجلّة بحوث كليّة الآداب العدد ٥٠، تموز، ٢٠٠٢م، جامعة المنوفية، ص١٢٧- ١٧٥، ص١٣٦.

[9] Smith. M. A; op, cit, pp 118, 119.

الملك السلوقيّ أمْ لا. إلّا أنّ المؤكّد هو أنّ السلوقيين قد أولوا الخطوط التجاريّة، عبر الخليج العربيّ، أهمّية كبيرة، وإلّا لما قرّروا استيطان إيكاروس وإقامة حامية فيها. كما ازدهر في العصر السلوقيّ مركز تجاري آخر هو جزيرة تيلوس(Tylos) أو ديلمون(Delmon)[١]، والتي تحوّلت إلى مُستودع مُهمّ للبضائع الشرقية في الخليج العربيّ[٢]. وتُشير الدلائل الأثرية إلى استيطان دائم في الجزيرة، إلّا أنّه، وعلى الأرجح، لم يكن هناك مستوطنين يونان، كما كان الحال مع جزيرة فيلكا(إيكاروس)[٣].

ولم يشمل الاهتمام السلوقيّ، بالسلع الهنديّة، والعربيّة، والتجارة الشرقيّة، العناية بالطرق التجاريّة فقط، بل تعدّى ذلك إلى مُحاولتهم نقل زراعة بعض النباتات الهنديّة والعربيّة إلى سورية[٤]. فيورد بليني أنّ سلوقس قام بمحاولة لنقل زراعة بعض النباتات العطريّة والطبّية، كالنارد(Nard) أو سنبل الطيب و الأنوموم (Anomum)[٥]، وأنّه جلبها عن طريق البحر، على اعتبار أنّ تلك النباتات لا تتحمّل السفر لمسافات طويلة[٦]. و سلوقس الذي ذكره بليني كان سلوقس الأوّل، على الأغلب، إذْ أنّه هو من بين جميع خلفائه، ممّن حملوا هذا الاسم كانت له اهتمامات بهكذا نواحي. ويُمكن الاستدلال مما أورده بليني على أنّ سلوقس الأوّل أراد كسر الاحتكار العربيّ لهذه السلع، بهدف جعلها في متناول المُستهلكين وخفض أسعارها[٧]. كما أنّ اختياره للطريق البحريّ، يدلّ على وجود تجارة بحريّة، بين الدولة السلوقيّة والهند، وأنّ الطريق البحرية إلى الهند كانت الأقصر حتّى تمّ تفضيلها على الطريق البرّية لنقل هذه المُنتجات[٨].

ويبدو أنّ سلوقس لمْ يكن هو الملك السلوقيّ الوحيد الذي قام بهذه التجربة، إذْ يُشير بليني إلى أنّ القرفة لا يمكن أنْ تنمو في سورية[٩]، مما يدلّ على قيام مُحاولة سلوقيّة لنقلها، إلّا أنّ بليني لم يُشر إلى الملك السلوقيّ الذي قام بتلك المحاولة.

---

١ تيلوس: يُطلق عليها اليوم اسم البحرين، وهي تقع في منتصف الطريق التجاريّ عبر الخليج العربيّ بين دلتا نهريّ دجلة والفرات شمالاً ومضيق هرمز جنوباً. كان اسم البحرين يُطلق على الساحل الغربيّ للخليج العربيّ ويشمل المنطقة بين إمارة قطر جنوباً ودولة الكويت شمالاً. أطلقت عليها النصوص السومريّة اسم ديلمون كما عُرفت باسم "أوال". في حين أطلق عليها الكُتّاب الكلاسيكيّون اسم تيلوس. انظر: شاهين(علاء الدين عبد المُحسن): تاريخ الخليج والجزيرة العربيّة القديم ص١١٩- ١٢٢.

2 Pliny; N. H,VI, 147. ; Arrian; The Anabasis, VII, 20.

3 Smith. M. A; op, cit, p120.

٤ العابد (مفيد رائف): سوريا في عصر السلوقيين من الإسكندر حتى بومبيوس(٣٣٣- ٦٤ق.م)، ص٢٦٦.

٥ الأنوموم: نبات عطريّ كان يُستخدم في الأمور الطبّية، يُشبه في تكوينه حبّ الهال. انظر: العابد (مفيد رائف) : دراسات في تاريخ الإغريق، ص٣٢٧.

6 Pliny; N. H, XI, 135.

٧ العابد (مفيد رائف) : دراسات في تاريخ الإغريق، ص٣٢٧.

٨ جواد(حسن حمزة): نشوء الدولة السلوقيّة وقيامها، ص١١٢.

9 Pliny; N. H. XI. 135.

وأبدى المُلوك اللاحقون في المملكة السلوقيّة، باستثناء أنطيوخس الثالث، و أنطيوخس الرابع (Antiochus IV)(١٧٥–١٦٣ ق.م)، اهتماماً أقل بالشؤون الاقتصاديّة، لابل والسياسيّة أيضاً للقسم الشرقيّ من المملكة السلوقيّة، وكان هناك تغيّر عام نحو الغرب في اهتمامات المملكة[١].

هذا الإهمال للقسم الشرقيّ من المملكة، أدّى إلى إعلان ولايات باكترية وبارثية لاستقلالهما عن المركز في أنطاكية[٢]. وهو ما انعكس سلباً على التجارة السلوقيّة مع الشرق، إذْ كانت تمرّ عبر تلك الولايات، الخطوط التجاريّة الواصلة بين بلاد ما بين النهرين والهند[٣].

وبطبيعة الحال فإنّ ضعف الاهتمام السلوقيّ بالشرق، في هذه الفترة، كان من صالح مدينة الجرهاء التي تُركت وحيدة لتحتكر تجارة المواد العطريّة[٤].

ويجب أنْ لا يغرب عن البال، عند بحث عناية السلوقيين بالتجارة مع اليمن والشرق، الصراع البطلميّ السلوقيّ على جنوبيّ سورية. فبالرغم من الأبعاد السياسيّة التي اتّخذها هذا الصراع، إلّا أنّه لا يمكن إغفال الجانب الاقتصاديّ له، حيث كان لجنوبيّ سورية أهمّية خاصّة في العصر الهللينستيّ. إذْ، وكما أُشير سابقاً، كانت تنتهيّ إليها الخطوط التجاريّة القادمة من اليمن جنوباً[٥]، كما أنّ تجارة الهند القادمة إلى الخليج العربيّ، كانت تُنقل برّاً عبر الطريق، الذي كان يخترق الصحراء السوريّة ويصل إلى ميناء غزّة[٦]. لذلك فإنّ أهمّية موقع سورية الجنوبيّة دفع الملوك السوريّين للعمل دائماً على استعادتها، وأدخل الدولتين في حروب طويلة، عُرفت باسم الحروب السوريّة[٧]، بلغ عددها ستّ جولات وانتهت في العام ٢٠٠ق.م لصالح السلوقيين، مُمثّلين بالملك أنطيوخس الثالث الكبير، الذي تمكّن من هزيمة البطالمة في معركة في بانيون(Banion) أو

[١] باقر(طه): مُقدّمة في تاريخ الحضارات القديمة، ص٤٩٥.

[٢] نتيجة لضعف الاهتمام السلوقيّ بالشرق وللأوضاع الصعبة التي مرّت بها الدولة السلوقيّة في عهد الملك أنطيوخس الثاني(٢٦١- ٢٤٦ق.م) فقد أعلن أنداجاروس(Andgoros) حاكم بارثيا استقلاله عن الدولة السلوقيّة في العام ٢٤٥ق.م. وفي حوالي العام ٢٣٩ق.م عُزل أنداجاروس هذا، وحلّ مكانه حاكم بارثيّ محلّي يُدعى أرشاق(Arsaces). كما أعلن حاكم باكتيرية ديوتوس (237 -255)(Diodotosق.م)، في العام ٢٣٨ق.م، استقلاله عن المملكة السلوقيّة، وأسّس سلالة يونانيّة حكمت باكتريا حتّى العام ١٢٨ق.م تقريباً. انظر:
Colledge. M; the Parthians, New York, 1967, p25.
كذلك: الجاف(حسن كريم): موسوعة تاريخ إيران السياسيّ، مجلّد أوّل، الدار العربية للموسوعات، بيروت، ٢٠٠٨م، ص ٦٩- ٧٦.

[٣] جواد(حسن حمزة): نشوء الدولة السلوقيّة وقيامها، ص١٤٦.

[٤] هُيلَنْد(روبرت): تاريخ العرب في جزيرة العرب، ص٤٨.

[٥] جوهر(هاني): اليهود في فلسطين في العصرين البطلمي والسلوقي، ص١٥.

[6] Smith. M. A; op, cit, pp122, 123.

[٧] الهمشري(منيرة محمد):دبلوماسية البطالمة في القرنين الثاني والأول ق.م، الهيئة المصرية للكتاب،١٩٩٩م، ص٢٩.

بانياس الداخل[١]، واستعاد هذه المنطقة الاستراتيجيّة، مُوجّهاً بذلك ضربة قاصمة للتجارة البطلميّة الخارجيّة[٢].

ومن الخطوات الأخرى التي قام بها الملوك السلوقيّون، في سبيل تنشيط الطُرق التجاريّة البرّية نحو الشرق، كان قيام الملك سلوقس الأوّل، أو أنطيوخس الأوّل بإرسال حملة استكشافيّة بقيادة باتروكلس (Patrokles) إلى بحر قزوين[٣]، وهو المشروع الذي بدأه الإسكندر الكبير[٤]. إلّا أنّ هذه الخطوة لم تُحقّق سوى قدر ضئيل من النجاح[٥].

د- جهود الملك أنطيوخس الثالث(٢٢٣-١٨٧ق.م) لتنشيط التجارة الشرقيّة:

منذ وصوله إلى العرش، في العام ٢٢٣ق.م، كان الملك أنطيوخس الثالث(٢٢٣- ١٨٧ ق.م) يطمح لإعادة الدولة السلوقيّة إلى قوّتها واتساعها، كما كانت في عهد أجداده الأقويّاء من أمثال سلوقس الأوّل و أنطيوخس الأوّل[٦].

هذا الطموح دفعه لقيادة حملة صوب الشرق، استمرّت حوالي سبع سنوات، من العام ٢١٢ حتّى العام ٢٠٥ ق.م، قلّد فيها الإسكندر المقدونيّ[٧]. فحاول أوّلاً إخضاع ولاية باكتريا، إلّا أنّه اضطر بعد ثلاث سنوات لعقد تسوية شرّعت استقلال حاكم بكتريا أيثوديموس الأوّل(Euthydimos I)[٨].

فيما بعد عبر أنطيوخس الثالث جبال الهندو كوش، وعقد مُعاهدة مع الملك الهنديّ سوفاجاسينوس(Sophagasenos)[٩]، حصل بموجب أحّد شروطها على عدد من الفيلة الهنديّة[١٠]. و ممّا لاشكّ فيه أنّ أحّد أهداف أنطيوخس الثالث من حملته الشرقيّة تلك، كان تشجيع التجارة السلوقيّة مع الهند[١١]. إذْ ربّما أدرك ساسة الدولة السلوقيّة الآثار الاقتصاديّة السلبيّة، التي ترتّبت على فقدانهم لمنطقة بارثية وباكترية، فعمدوا إلى استعادتها، أو على الأقل

---

1 Bickerman. E; From Ezra to the last Maccabess, New York, 1986, p 64.

٢ الناصريّ(سيّد أحمد): تاريخ وحضارة مصر والشرق الأدنى في العصر الهللينستيّ، ص٢٥٨.

3 Bevan. E. R; op, cit, p282.

4 Arrian; The Anabasis. VII.16. 1- 4.

5 Smith. M. A; op, cit, p121.

٦ فرح (أبو اليسر): الشرق الأدنى في العصرين الهللينستي والروماني، ص١٤٠.

٧ جواد(حسن حمزة): نشوء الدولة السلوقيّة وقيامها، ص١٧٨.

٨ حتّي (فيليب): تاريخ سوريا ولبنان وفلسطين، ترجمة : موسى حداد وعبد الكريم رافق، ج١، بيروت،١٩٥٠م ، ص٣٤١.

٩ سوفاجاسينوس: أحّد القادة الهنود الذين تصارعوا على العرش في الهند بعد موت ملك موريا باساراثا (Dasaratha) (٢٣٥- ٢٢١ق.م) آخر ملك في سلالة موريا. قام الملك أنطيوخس الثالث بدعمه للوصول إلى العرش مُقابل الاعتراف بالتبعيّة للسلطة السلوقيّة ودفع مبلغ من المال بالإضافة إلى ١٥٠فيل حربيّ. انظر:
Ravchaudhuri. H; op, cit, p195.

10 Grainger. J; Great Power Diplomacy in the Hellenistic World, Routledge, London: New York, 2017, p112.

11 Rostovtzeff. M; op, cit, p459.

ضمان منافعهم الاقتصاديّة في تلك المنطقة. وكالإسكندر المقدونيّ، أدرك أنطيوخس الثالث أهمّية الجزيرة العربيّة، ومُنتجاتها العطريّة [١]، مما دفعه للقيام بحملة على مملكة الجرهاء العربيّة في العام ٢٠٥/٢٠٤ ق.م[٢].

ويبدو أنّ التلويح بالقوّة العسكريّة أتى ثماره، إذْ سارع أعيان الجرهاء ووُجهائها إلى استعطاف الملك السلوقيّ، طالبين منه أنْ لا يحرمهم من نعمتي" السلم والحريّة"، على حدّ تعبير المؤرّخ بوليبيوس[٣]. فرضي الملك السلوقيّ ولبّى طلبهم، وقرّر العودة مُقابل جزية تعكس طبيعة التجارة التي عملوا بها. إذْ تكوّنت تلك الجزية من ٥٠٠ تالانت من الفضّة و ١٠٠٠ تالانت من اللبان و ٢٠٠ تالانت من تشكيلة واسعة من المُرّ العاليّ الجودة المعروف باسم ستاكت(Stacte)[٤].

ومن الجرهاء انطلق أنطيوخس الثالث نحو تيلوس، فحصل من أهلها، هي الأخرى، على كمّية من اللؤلؤ، ليعود بعدها إلى مدينة سلوقية دجلة[٥].

ومن المُمكن أنْ هدف أنطيوخس، من هذه الحملة الجرهائيّة، لم يكن السيطرة على الجرهاء، بلْ كان يسعى لزيادة السلع التجارية القادمة من الجرهاء نحو سلوقية دجلة، ومنها إلى باقي المملكة السلوقيّة، على حساب تلك التجارة العابرة شمال الجزيرة العربيّة، نحو البتراء وجوف سورية، التي كانت لاتزال خاضعة لسيطرة البطالمة[٦].

والتفسير الآخر المُحتمل لتلك الحملة، والذي لا ينفصل عن السبب الأوّل، هو رغبة الملك السلوقيّ بالكسب الماديّ، وزيادة مدخول الخزينة الملكيّة من غنائم تلك الحملة[٧]. إذْ من النقاط السوداء التي لطّخت تاريخ أنطيوخس الثالث، كان استخدامه للنهب كوسيلة لتدعيم خزينة مملكته. وهو نفسه فَقَد حياته أثناء محاولته نهب أحّد المعابد في عيلام في العام ١٨٧ق.م[٨]. وثروة الجرهائيين وأموالهم كانت كبيرة لدرجة يسيل معها لُعاب ملكٍ كأنطيوخس الثالث[٩].

---

١ حتّي (فيليب): تاريخ سوريا ولبنان وفلسطين، ج١، ص٢٦٤.

٢ هُيلَنْد(روبرت): تاريخ العرب في جزيرة العرب، ص٥٠.

3 Polybius; Histories, XIII, 9, 4 - 5.

٤ بوتس(دانيال): نهضة شمال شرقيّ الجزيرة العربيّة في الحقبة الهللينستيّة، بحث في دليل معرض طرق التجارة القديمة روائع آثار المملكة العربيّة السعوديّة، ١٤ تموز- ٢٧ أيلول، متحف اللوفر بالتعاون مع الهيئة العامّة للآثار والسياحة السعوديّة، باريس، ٢٠١٠م، ص٣٧٠.

٥ رستم(أسد): تاريخ اليونان من فيليبوس المقدوني إلى الفتح الروماني، ص٤٠.

6 Rostovtzeff. M; op, cit, p459.

كذلك: هُيلَنْد(روبرت): تاريخ العرب في جزيرة العرب، ص٥٠.

7 Smith. M. A; op, cit, p123.

٨ العابد (مفيد رائف): سوريا في عصر السلوقيين من الإسكندر حتى بومبيوس(٣٣٣- ٦٤ق.م)، ص١١٨، ١١٩.

9 Smith. M. A; op, cit, p123.

إلّا أنّه وبالرغم من التأثيرات السلوقيّة في الجرهاء، فإنّها لم تخضع لهم وبقيت تتحكّم في أمور تجارة الخليج العربيّ مُقابل جزية سنويّة دفعتها للدولة السلوقيّة[١].

وخلال حكم أنطيوخس الثالث، وصلت مدينة سلوقية دجلة إلى ذروة ازدهارها الاقتصادي[٢]، إذْ أولاها عناية هامّة على اعتبار أنّه كانت تنطلق منها شبكة من الطرق التجاريّة التي تخترق شمالي بلاد الرافدين لتلتقي بشبكة الطرق الكُبرى المُتوجّهة إلى أواسط أسية والصين[٣]. إلّا أنّ هذا الازدهارَ لم يُكتب له الاستمرار، فمن العام ١٨٧ ق.م ولاحقاً ستُعاني هذه المدينة من هبوط اقتصادي، قبل أنْ يتمكّن الملك البارثيّ ميثراديتس الأوّل(Mithridates I) (١٧١– ١٣٨ق.م) من السيطرة عليها في العام ١٤١ق.م[٤].

ومّما يُذكر للملك أنطيوخس الثالث في مجال تنشيط التجارة البحريّة الشرقيّة، في مياه الخليج العربيّ، قيامه في العام ٢٢٠ق.م، بتعيين أحّد قادته، ويُدعى تيخون (Tychon)، أميناً عامّاً للجيش للإشراف على ولاية البحر الإريثيري[٥]. وكان هدف أنطيوخس من تعيين هذا الرجل، ذو الخبرة الواسعة في مجال البحر، هو الشروع في بناء أسطول، يكون قادراً على السيطرة على الخليج العربيّ، وتأمين طُرق التجارة مع الهند. ومن المُحتمل أنّه كان لهذا الأسطول دور فعّال في العام ٢٠٥ق.م أي العام الذي قام فيه أنطيوخس الثالث بحملته على الجرهاء[٦].

ومن بين الإنجازات التي توضع في ميزان مآثر الملك أنطيوخس الثالث، هو تمكّنه خلال الحرب السورية الخامسة(٢٠٢– ١٩٥ق.م)[٧]، من استعادة منطقة جوف سورية ذات الأهمّية الاقتصادية الكبيرة، مُتمكّناً بذلك من السيطرة على منطقة مُهمّة تلتقي فيها الخطوط التجاريّة القادمة من اليمن جنوباً ومن الخليج العربيّ شرقاً، ومُساهماً بذلك في حرمان البطالمة من نصيبهم من منافع التجارة الشرقيّة، عبر الطرق البرّية، وموجّهاً ضربة قاصمة للتجارة البطلميّة الخارجيّة[٨].

---

[١] النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٤٣.

[2] Morkholm. O; Antiochus IV of syria, Kobenhaven, 1966, p31.

[٣] الناصريّ(سيّد أحمد): تاريخ وحضارة مصر والشرق الأدنى في العصر الهللينستيّ، ص٢٣٤.

[٤] جواد(حسن حمزة): نشوء الدولة السلوقيّة وقيامها، ص٣١١.

[٥] مُصطلح البحر الإريثري (Thalassa Erythrean) مُصطلح يونانيّ يعني (البحر الأحمر)، ومع أن هناك بحراً يُسمّى البحر الأحمر، فإن المُصطلح اليونانيّ لم يكن يقصد بها البحر الاحمر في ذلك الزمن السحيق، إذ إن البحر الاحمر كان يسمى لدى جمهور الجغرافيين الكلاسيكيين(خليج العرب) أو(الخليج العربي) (Sinus Arabicus) فالكلمة اليونانية (إرثيري) كانت تعني، في ذلك العهد، القسم الشمالي من المحيط الهندي وأجزائه ومتفرعاته، بما في ذلك البحر العربي، والخليج العربي بضمنه خليج عمان، والبحر الاحمر. وقد ترجم الرومان هذا المُصطلح فأصبح يُعرف باللاتينيّة باسم(Rubrum mare) انظر: زيادة(نقولا): دليل البحر الإريثريّ وتجارة الجزيرة العربيّة، ص٢٦٣

[٦] فرح (أبو اليسر): الشرق الأدنى في العصرين الهللينستي والروماني، ص١٤٠، ١٤١.

[7] Bickerman. E; op, cit, p64.

[٨] الناصريّ(سيّد أحمد): تاريخ وحضارة مصر والشرق الأدنى في العصر الهللينستيّ، ص٢٥٨.

هـ- جهود الملك أنطيوخس الرابع لتنشيط التجارة الشرقيّة:

شارك الملك أنطيوخس الرابع(١٧٥-١٦٣ ق.م) والده أنطيوخس الثالث في القوّة والطموح، إذْ، ومنذ وصوله إلى العرش، باشر في العمل على تنظيم مملكته وتقويتها. وكان هدفه الأوّل التعامل مع الدولتين البارثيّة والباكتيريّة، قبل أن تصلا إلى قوّتهما العُظمى، و هو الهدف الذي مات قبل أنْ يتمكّن من تحقيقه[١].

وقَرَن أنطيوخس الرابع، نشاطه السياسيّ بنشاط اقتصاديّ، إذْ حاول جهده لتنشيط التجارة الشرقيّة، وزيادة منافع أنطاكية منها. لذلك فإنّه لمْ يكتفِ بالضغط المباشر على الجرهائيين، بل رأى أنْ يُمسك زمام هذه التجارة بنفسه[٢]. ولتحقيق هذا الغرض قام بإعادة بناء مدينة إسكندرية دجلة (خاراكس)[٣]، التي كانت قد خُرّبت بفعل أحّد الفيضانات عام ١٦٦/١٦٥ق.م وأسماها باسم أنطاكية[٤]، وعيّن عليها حاكماً يُدعى هيسباوسينوس(Hespasosines)[٥]. وهذا في الواقع أمرٌ ليس بغريب عن ملك قويّ كأنطيوخس الرابع، الذي عُرف بولعه بتقوية إمبراطورتيه التي شهدت في عهده حركة تمدين واسعة[٦].

وفي إطار دعم أنطيوخس الرابع للتجارة الشرقيّة، فإنّه عمل على تغيير مسار طُرق القوافل الشرقيّة حتّى لا تمرّ بأراضيّ الإمبراطوريّة البارثيّة، التي كانت تفرض مكوساً وجمارك باهظة على التجارة التي تمرّ بأراضيها[٧]. ولكيّ يُوفّر طريقاً مباشراً، دون وسيط، للتجارة مع الهند واليمن، قام أنطيوخس بتوجيه اهتمامه وعنايته لطريق البخّور، الذي كان يبدأ من موانئ اليمن جنوباً ويقطع الجزيرة العربيّة وصولاً إلى البتراء، ومنها نحو أسواق المتوسّط شمالاً، وأسواق مصر غرباً وأسواق بلاد ما بين النهرين شرقاً[٨]. كما حاول تغيير مسار طريق البخّور لكيّ يتّجه مباشرة إلى فلسطين وأسواق سورية على المُتوسّط، بعيداً عن الخطّ الفرعيّ المُتّجه شمالاً إلى مصر حتّى يحرم مصر من نصيبها من تجارة الجزيرة العربيّة، وليمنع السلع المصريّة من العودة مع القوافل العائدة نحو البتراء واليمن[٩].

---

1 Smith. M. A; op, cit, pp124, 125.

٢ نولدمان(شيلدن آرثر): "ميسان" دراسة تاريخيّة أوليّة، ص٤٣٦.

3 Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p149.

٤ علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام ، ج٢، ص١٢،١٣.

٥ نولدمان(شيلدن آرثر): "ميسان" دراسة تاريخيّة أوليّة، ص٤٣٦.

٦ جونز(مارتن): مدن بلاد الشام حين كانت ولاية رومانية، ترجمة: إحسان عباس، دار الشروق، عمّان، ١٩٨٧م، ص ٤٥.

٧ الناصريّ(سيّد أحمد): تاريخ وحضارة مصر والشرق الأدنى في العصر الهللينستيّ، ص٢٥٨

8 Bowen. J. R; Ancient Trade Routes In South Arabia, In : Archaeological Discoveries In South Arabia, Vol. 2 , London, 1939, p35.

٩ جواد(حسن حمزة): نشوء الدولة السلوقيّة وقيامها، ص٢٦٣

وفي هذا المجال أيضاً، يُورد بليني أنّ أنطيوخس الرابع قام بإرسال أسطول لتنظيم مسح للجانب العربيّ من الخليج العربيّ[١]. هذا المسح، الذي تمّ في حوالي العام ١٦٥ق.م، بدأ من خاراكس واستمرّ إلى ما وراء الجرهاء. إلّا أنّ الأسطول عاد في موضع ما بالقرب من شبه جزيرة قطر، اليوم، نتيجة للصخور على الساحل[٢]. ومن المُمكن أنّ أنطيوخس كان يهدف من هذا المسح، إلى تأمين مُحور جديد لخطوط التجارة البحريّة الشرقيّة.

وبالرغم من بعض الخطوات، التي قام بها أنطيوخس الثالث و أنطيوخس الرابع، للسيطرة على خطوط التجارة الشرقيّة، فإنّ تلك الخطوات بقيت خجولة إلى حدّ ما. وفشل ملوك سورية في الإمساك بزمام التجارة مع اليمن والهند، في حين بقي الوسطاء العرب مُسيطرين على الطُرق التجاريّة البرّية، ففرض عرب اليمن والأنباط سيطرتهم على تجارة طريق البخّور، لابل وعلى التجارة عبر المحيط الهنديّ[٣]. وفرض أقرانهم العرب في الجرهاء وميسان، سيطرتهم على الطرق التجاريّة عبر الخليج العربيّ[٤].

وخلال النزاع السلوقيّ البارثيّ، تمكّن حاكم خاراكس هيسباوسينوس (Hespasosines) من استغلال الفوضى في المملكة السلوقيّة، فأعلن استقلاله في ميسان(شملت خاراكس والمناطق المحيطة فيها)، وخلال فترة قصيرة وسّع دولته حتّى شملت بابل نفسها[٥]. إلّا أنّه وبحلول العام ١٢٠ق.م، أصبح للبارثيين اليد العُليا في بلاد ما بين النهرين، وتمكّن ميثراديتيس الثاني من السيطرة على بلاد ما بين النهرين، مُجبراً ملك ميسان على إعلان التبعيّة للبارثيّين[٦]. وبذلك يكون السلوقيّون قد فقدوا صلاتهم المُباشرة مع الخليج العربيّ نهائيّاً. وانعكست هذه السيطرة البارثيّة على بلاد ما بين النهرين، سلباً على التجارة الشرقيّة، وعلى الجرهاء هي الأخرى. إذْ دخلت الأخيرة في جمود اقتصاديّ، ربّما كان سببه تغيّر طُرق التجارة إلى الجانب الشرقيّ من الخليج[٧]. وزاد التعرّف اليونانيّ على سرّ الرياح الموسميّة، في أواخر القرن الأوّل الميلاديّ، من الأمر سوءاً بالنسبة للجرهاء، إذْ فقدت، نتيجة لتنشيط الملاحة في البحر الأحمر، البقية الباقية من أهمّيتها لصالح ميسان وتدمر[٨]. كما أدّت السيطرة البارثيّة إلى فقدان السلوقيين لتجارتهم

---

[1] Pliny; N. H. XI. 135.

[2] Smith. M. A; op, cit, p125.

[٣] أبو الغيث(عبد الله): النشاط التجاري اليمني القديم وصلاته بالهند، مجلّة جامعة صنعاء للعلوم الاجتماعيّة والانسانيّة، العدد ٦، صنعاء، ٢٠١٣م، ص١- ٢٥، ص٤.

[4] Smith. M. A; op, cit, pp125, 126.

[٥] سمار(سعد عبّود): ميسان في العهدين الراشديّ والأمويّ، مجلّة الأستاذ، العدد ٦٧، جامعة بغداد، ٢٠٠٨، ص٦٩٩- ٧٣٠، ص٦٩٩.

[٦] نولدمان(شيلدن آرثر): "ميسان" دراسة تاريخيّة أوليّة، ص٤٤٦.

[7] Rostovtzeff. M; op, cit, pp457, 458.

[٨] السلامين(زياد): الأنباط ومنطقة الخليج العربيّ، ص٨.

البرّية مع الهند، وغدا العالم المتوسّطيّ مُجبراً على الحصول على السلع الهنديّة عبر الوسطاء البارثيين من جهة الشرق، والوسطاء الأنباط من جهة الجنوب[١].

وبناءً على ما قام به الملوك السلوقيّون الأقوياء من أمثال سلوقس الأوّل و أنطيوخس الأوّل و أنطيوخس الثالث و أنطيوخس الرابع، فإنّه من المُجحف بحقّهم ما أورده بعض الباحثين بخصوص أنّ السلوقيين لم يعتنوا بالتجارة الشرقيّة[٢]، إذ أنّ عنايتهم الخاصّة بالجرهاء وميسان لم تكن إلّا من باب علمهم بأهمّية هذه المدن التجاريّة ولاسيّما الجرهاء التي كانت مُلتقى التجارة العالميّة بين الخليج العربيّ والهند واليمن، وحتّى شرقيّ أفريقية[٣]. أضف إلى أنّ حركة بناء المدن الواسعة التي تبنّوها هيّ بحدّ ذاتها تنشيط للطرق التجاريّة.

على أيّة حال ما ذهب إليه هؤلاء الباحثون، قد يكون مردّه مُقارنتهم للاهتمام السلوقيّ مع الاهتمام البطلميّ بالبحر الأحمر، والنجاح الكبير الذي أحرزه البطالمة في مجال تنشيط التجارة مع اليمن والهند.

و- العلاقات السلوقيّة الهنديّة:

ذُكر سابقاً أنّه وبعد انهيار إمبراطورية الإسكندر العظيم عام ٣٢٣ ق.م ، إثر موته، تشكّلت حالة من الفراغ السياسيّ، استغلّها الزعيم الهنديّ تشاندراجوبتا موريا، وأسّس الإمبراطوريّة الموريانيّة[٤]، بعد أنْ تمكّن من طرد الحاميات المقدونيّة من البنجاب ووادي نهر الهند، ومن دخول عاصمة مملكة مغاذا "باتاليبورتا" التي أصبحت عاصمة الإمبراطوريّة الموريانيّة التي امتدّت، في عهود ازدهارها، من جبال الهندو كوش غرباً، إلى خليج البنغال شرقاً، حتّى ميسور في هضبة ديكان جنوباً[٥].

في الوقت الذي كان فيه تشاندراجوبتا يوطّد دعائم مملكته، كان هناك ملك، على الطرف الآخر، يوطّد هو أيضاً دعائم مملكته. هذا الملك هو سلوقس الأوّل، الذي سرعان ما اصطدم بالعاهل الهنديّ القويّ[٦]. إذْ ومنذ عودة سلوقس إلى بابل في العام ٣١٢ق.م، عزم على إعادة الولايات

---

1 Smith. M. A; op, cit, p127.

2 Cary. N; A History Of The Greek World From 323 to 146 B. C, London, 1932, p289.
كذلك: حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٤٣.

٣ أحمد كليب (ميهوب غالب): تطوّر خطوط الملاحة البحريّة حول الجزيرة العربيّة بين الألفين الثالث والأوّل قبل الميلاد، مجلّة الوثيقة، العدد٥٧، ٢٠١٠م، ص١٢٧.

٤ حمدان(عبد المجيد): العلاقات التجاريّة بين الدولة السلوقيّة والهند وبلاد العرب، ص٢٩. كذلك: تانر(ستيفن): أفغانستان التاريخ العسكريّ منذ عصر الإسكندر الأكبر حتى سقوط طالبان، ص٧٤.

5 Ravchaudhuri. H; Political History of Acncient India, Forgotten books, London, 2014, pp140, 141.

6 Avari. B; India: The Ancient Past A history of the Indian sub-continent from c. 7000 B. C to 1200 A. D, Routledge, New York, p106.

الشرقيّة ومن ضمنها شمال الهند، التي كان الوضع قد تغيّر فيها كثيراً[1]. وهو ما دفعه لقيادة جيشه في العام ٣٠٥ق.م، وفي نيّته إعادة البنجاب لسيطرة دولته الفتيّة. فعبر سلوقس نهر الهند ليصطدم مع الملك تشاندراجوبتا، الذي كان يمتلك جيشاً قويّاً، فضلاً عن إرادة صلبة وشخصيّة فذّة. العناد من كِلا الطرفين دفعهما إلى سلوك طريق التفاوض، هذا التفاوض الذي انتهى بتوقيع معاهدة بين الجانبين عام ٣٠٤ق.م[2].

وتضمّنت تلك المُعاهدة ما يلي:

١– اعتراف سلوقس بالملك تشاندراجوبتا ملكاً مُستقلّاً على الهند، والتخلّي له عن البنجاب، مع بقاء باكتريا تابعة للسيادة السلوقيّة[3].

٢– حصول سلوقس على ٥٠٠ فيل هنديّ من فيلة الحرب[4]. هذه الفيلة التي ستلعب دوراً كبيراً في معركة أبسوس عام ٣٠١ق.م[5].

٣– لم تُغفل المُعاهدة العلاقات التجاريّة بين الجانبين، فأصبحت بموجب بنود هذه المُعاهدة الأراضي السلوقيّة والهنديّة مفتوحة لكِلا الجانبين، مما انعكس على التجارة التي شهدت انتعاشاً كبيراً[6].

وبهذه المُعاهدة يكون سلوقس وخلفائه قد حصلوا على تجهيز دائم من فيلة الحرب، بالإضافة إلى تأمين تدفّق السلع الهنديّة إلى إمبراطوريتهم. وتوثيقاً للاتفاق بين الجانبين عُقد زواج سياسيّ بين أميرة سلوقيّة والملك تشاندراجوبتا[7].

ونظراً لغموض المعلومات فيما يتعلّق بهذا الصدام السلوقيّ الهنديّ، فإنّ بعض المؤرّخين يذهبون إلى أنّ سلوقس هُزم في الحرب مع تشاندراجوبتا، وإلّا لما كان ليوافق على التخلّي عن جميع الأراضيّ السلوقيّة عبر نهر الهند الكبير، مُقابل عدد من الفيلة التي كان لدى تشاندراجوبتا مصدر دائم لها[8].

---

١ أوليري(دي لاسي): انتقال علوم الاغريق إلى العرب، ترجمة: متّى بيثون ويحيى الثعالبي، مطبعة الرابطة، بغداد، ١٩٥٨م، ص١٦٣.

2 Smith. M. A; op, cit, p92.

كذلك: الناصريّ(سيّد أحمد): تاريخ وحضارة مصر والشرق الأدنى في العصر الهللينستيّ، ص٢١٩.

٣ جواد(حسن حمزة): نشوء الدولة السلوقيّة وقيامها، ص١٠٢.

4 Avari. B; op, cit, p107.

٥ العابد (مفيد رائف): سوريا في عصر السلوقيين من الإسكندر حتى بومبيوس(٣٣٣- ٦٤ق.م)، ص٢٠٣.

٦ جواد(حسن حمزة): نشوء الدولة السلوقيّة وقيامها، ص١٠٢.

7 Ravchaudhuri. H;op, cit, p42.

8 Smith. M. A; op, cit, p94.

وشهدت هذه الفترة علاقات دافئة بين الجانبين السلوقيّ والهنديّ، إذْ أرسل سلوقس الأوّل سفيراً سلوقيّاً، يُدعى ماكاسثنيس (Megasthenes)، أقام في بلاط تشاندراجوبتا[١]، كما أرسل تشاندراجوبتا شحنة من العقارات الطبّية إلى سلوقس الأوّل[٢].

هذه العلاقات السلوقيّة الهنديّة، التي وضع سلوقس ركائزها، استمرّت في عهد خلفائه، إذْ أرسل الملك أنطيوخس الأوّل، هو الآخر، سفيراً إلى المملكة الموريانيّة، ولكن هذه المرّة إلى خليفة تشاندراجوبتا، وكان يُدعى بيندوسورا (Bindusara) (٢٩٧– ٢٧٢ق.م)[٣]. وعمل السفير السلوقيّ الجديد، ديماخوس (Demachos)، كسلفه، على تأليف كتاب عن الهند وأحوال شعوبها[٤]. إلّا أنّ هذا الكتاب، وكحال سلفه أيضاً، فُقد ولم يبقَ منه سوى شذرات تضمّنتها كتابات المؤرّخين اللاحقين ولاسيّما أريان[٥].

الملك بيندوسورا، من جهته، أرسل إلى الملك أنطيوخس الأوّل يطلب منه إرسال شحنة من البضائع اليونانيّة، تتضمّن نبيذ حلو و تين مُجفّف و فيلسوف[٦]. أنطيوخس الأوّل، بدوره، عبّر عن سروره بإرسال النبيذ والتين المُجفّف، إلّا أنّه اعتذر عن إرسال الفيلسوف، مُعلّلاً ذلك أنّه، وطبقاً للتقاليد اليونانيّة، فإنّ الفيلسوف لم يكن سلعة للبيع أو التصدير[٧].

وقد تعكس السلع التي طلبها الملك الموريانيّ، العلاقات التجاريّة بين المملكة السلوقيّة والهند، إذْ لطالما كان النبيذ المُتوسّطي سلعة مرغوبة من الهنود[٨]، وهو ما سيظهر بصورة أوضح في العصر الرومانيّ.

بعد موت بندوسورا خلفه الملك أسوكا(Asoka)(٢٦٨– ٢٣٢ق.م)، والذي يُعتبر عهده أزهى عهود الإمبراطوريّة الموريانيّة، التي شملت في عهده أغلب أجزاء الهند[٩]. وسبّبت الحروب، التي خاضها أسوكا، سقوط عدد كبير من القتلى والمنفيين، ممّا أثّر في نفسه، ودفعه إلى اعتناق

[١] بن صراي(حمد محمد): العلاقات الحضارية بين الخليج العربي وشبه القارة الهندية وجنوبي شرق آسيا من القرن الثالث قبل الملاد إلى القرن السابع الميلاديّ، الجمعية التاريخية السعودية، الإصدار العشرون، جمادى الآخرة، ١٤٢٧هـ/ أغسطس، ٢٠٠٦م، ص٥٧؛ كذلك: ولبانك(فرانك): العالم الهيللنستي، ص٢٢٨.

[2] Athenaeus; Deipnosophists, I,18.

[3] Bevan. E. R; op, cit, p297.

[4] Strabo; the geography. II. 1. 9.

[5] Smith. M. A; op, cit, p94.

[٦] حمدان(عبد المجيد): العلاقات التجاريّة بين الدولة السلوقيّة والهند وبلاد العرب، ص٣٠.

[7] Athenaeus; Deipnosophists, XIV, 652.

[8] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p45.

[٩] تانر(ستيفن): أفغانستان التاريخ العسكريّ منذ عصر الإسكندر الأكبر حتى سقوط طالبان، ص٧٥.

الديانة البوذيّة في العام ٢٦١ق.م[١]. فقام بإرسال عدد من المبعوثين نحو الممالك الهللينستيّة مُحققاً بذلك أوّل اتصال دبلوماسيّ، مُؤرّخ، بين الهند والغرب[٢].

ويُشير نقش هنديّ، يؤرّخ للعام ٢٥٦/٢٥٥ق.م، إلى مبعوثين ملكيين أرسلهم أسوكا إلى الجهة الغربيّة[٣]، وعدّد أسوكا في هذا النقش أربعة من ملوك العصر الهلّلينستيّ الذين أقام معهم صلات دبلوماسيّة، وهم على التواليّ كما وردوا في هذا النقش: " أنطيوخس الثانيّ ثيوس (Antiochus II Theos) (٢٦٠– ٢٤٦ق.م) ملك سورية السلوقيّة، بطليموس الثانيّ فيلادلفوس(Ptolemy II Philadelphus) (٢٨٤– ٢٤٦ق. م) ملك مصر البطلميّة، أنتيجونوس جوناتاس(Antigonus Gonatus) (٢٧٦– ٢٣٩ق.م) ملك مقدونيا، ماجاس (Magas) (٣٠٠– ٢٥٨ق.م) ملك قورينائيّة(Cyrene)، والإسكندر(Alexander) (٢٧٢– ٢٥٨ق.م) ملك إيبّيروس (Epirus)"[٤].

ومع الأسف، لم تُقدّم المصادر التاريخيّة مزيداً من المعلومات عن طبيعة السفارات التي أرسلها أسوكا إلى هؤلاء الملوك، أو عن الطُرق التي سلكتها فيما إذا كانت برّية أو بحريّة، إلّا أنّه، وعلى الأرجح، أنّ هذه السفارات كانت تحمل هدايا، وسلع هنديّة تتوافق ومكانة إمبراطور كأسوكا الهنديّ، إذْ من المعروف أنّ عهد أسوكا شهد قمّة الازدهار التجاريّ بين الهند والممالك اليونانيّة[٥].

عانت الإمبراطورية الموريانيّة، بعد موت أسوكا في العام ٢٣٢ق.م، من هبوطٍ سياسيّ واقتصادي حادٍّ[٦]، إذْ قُتل في العام ١٨٤ق.م الملك بريهادراثا (Brihadratha) (٢٢١– ١٨٤ق.م)، آخر ملك في سلالة موريا، فدخلت الهند في نزاعات سياسيّة أدّت لصعود عدّة دول مُتنافسة[٧]. فتقدّم حاكم باكترية، التي كانت أوّل ولاية سلوقيّة تُعلن استقلالها في العام ٢٣٨ق.م، نحو الجهة الشماليّة الغربيّة من الهند. وبحلول العام ١٨٠ق.م فرض حُكّام باكترية سيطرتهم على كامل البنجاب. ولا يوجد سوى القليل من المعلومات عن تاريخ هذه الممالك الهندو يونانيّة، التي طمح ملوكها إلى السيطرة على الموانئ التي تقع شمال غربيّ الهند[٨].

---

١ أوليري(دي لاسي): انتقال علوم الاغريق إلى العرب ، ص١٦٤.

٢ بن صراي(حمد محمد): العلاقات الحضارية بين الخليج العربي وشبه القارة الهندية وجنوبي شرق آسيا، ص٥٩.

3 Rock Edict XIII From: Thapar. R; op, cit, p 182.

4 Thapar. R; Asoka and the Decline of the Mauryas, Oxford, 1961, pp255, 256.

٥ الندوي(محمد إسماعيل): الهند القديمة حضارتها ودياناتها، ص١٧٣.

٦ تانر(ستيفن): أفغانستان التاريخ العسكريّ منذ عصر الإسكندر الأكبر حتى سقوط طالبان، ص٧٦.

7 Smith. M. A; op, cit, p107.

8 Adhya. G. L; Early Indian Economics, New York, 1967, p162.

٢- المملكة البطلميّة(٣٠٥-٣٠ ق.م):

بعد وفاة الإسكندر في العام ٣٢٣ق.م حصل القائد بطليموس الأوّل (Ptolemy I) (٣٢٢- ٢٨٤ ق.م) ، بدهائه، على مصر ذات التاريخ الطويل من الحكم المركزيّ. وفي العام ٣٠٥ق.م تبع القائد بطليموس نموذج أنتيجونوس الأعور، واتخذ لقب ملك[١]، وأسّس سلالة حكمت مصر حتّى العام ٣٠ق.م، فكانت من أكثر القوى الهللينستيّة ثباتاً واستقراراً[٢].

قامت الدولة البطلميّة في مصر، التي قامت، بدور القنطرة بين البحرين المُتوسّط والأحمر. كما أنّ موقعها الجغرافيّ جعل منها سوقاً تلتقيّ فيها التجارات القادمة من حوض المُتوسّط وأفريقية من جهة، واليمن والهند من جهة أخرى[٣]، لذلك فإنّ البطالمة قدّروا أهمّية التجارة البحريّة فأولوها عناية فاقت تلك التي أولاها لها السلوقيون. كما أنّ مدينة الإسكندريّة التي بناها الإسكندر المقدونيّ في مصر قد تحوّلت، بفضل براعة الملوك البطالمة، والنشاط التجاريّ الذي بذله التُجّار اليونانيوّن، إلى مركز للتجارة الوافدة من آسية واليمن والمُحيط الهنديّ، وبلغت بهذه التجارة حدّاً لم يُعهد به من قبل[٤]. وكان مُقدّراً للإسكندرية، عاجلاً أمْ آجلاً، أنْ تُؤثّر في اقتصاد بلاد العرب الجنوبيّة والهند تأثيراً قويّاً، وهو ما حصل تماماً في العصر الرومانيّ[٥]. والملوك البطالمة أنفسهم كانوا، ربّما، الأكثر اهتماماً بالشؤون الاقتصاديّة، من بقية أقرانهم من الملوك الهللينستيين.

لقد أرسل الملوك البطالمة الأوائل، حملات استكشافيّة إلى البحر الأحمر، وأقاموا عدد كبيراً من الموانئ[٦] على طول الساحل الأفريقيّ للبحر الأحمر[٧]. هذه الموانئ والحملات الاستكشافيّة استندت، في الأصل، على الرغبة البطلميّة بحيازة الفيلة الأفريقيّة لمواجهة أقرانهم السلوقيين الذين كانوا يحصلون على أعداد كبيرة من الفيلة الهنديّة[٨].

وكان لدى الملوك البطالمة الأوائل، من أمثال بطليموس الثاني فيلادلفوس، وبطليموس الثالث (Ptolemy III)(٢٤٦- ٢٢١ق.م)، شغف خاصّ باصطياد الفيلة وحيازتها[٩]، وهو ما دفعهم إلى صرف أموال ضخمة على البعثات للحصول على هذه الفيلة[١٠]. لذلك يُمكن القول أنّ التجارة، وتنشيط الملاحة التجاريّة، لم تكن هي حافز البطالمة لتأسيس الموانئ، وإرسال البعثات

---

١ أبو بكر(فادية محمد): دراسات في العصر الهللينستيّ، دار المعرفة الجامعيّة، الإسكندرية، ١٩٩٨م، ص١٢٦.

2 Worthington. I; op, cit, p83.

٣ علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام ، ج٢، ص٢٣.

٤ حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٥٦.

5 Strabo; the Geography, XVII, 1. 13.

٦ من هذه الموانئ: أفروديتس، لويكس ليمن، برنيكي، أرسينوى. انظر الفقرة اللاحقة لهذه الفقرة.

٧ حزين(سليمان): المشرق العربيّ والشرق الأقصى، علاقتهما التجاريّة والثقافيّة في العهود الإغريقية والعربيّة، ترجمة وتقديم: محمد عبد الغني سعوديّ، المركز القوميّ للترجمة، القاهرة، ٢٠٠٩م، ص٦٨.

8 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p75.

9 Diodorus Siculus; Library of History. III. 36. 3; III. 18. 4.

10 Smith. M. A; op, cit, p134

الاستكشافيّة في الفترة الأولى من تاريخهم وهو ما قد يُعزى إلى أنّ البطالمة كانوا يسيطرون على جوف سورية نهاية الخطّ التجاريّ، القادم من اليمن جنوباً ومن الجرهاء شرقاً، إلّا أنّ تلك الموانئ هيّأت فيما بعد بنية تحتيّة لتجارة مُزدهرة بين مصر من جهة، واليمن والشرق من جهة أخرى[١].

أ- الموانئ التي أقامها البطالمة على الجانب الغربيّ للبحر الأحمر:

بحكم إطلالة مصر الكبيرة على البحر الأحمر، فإنّ الملوك البطالمة قد أولوا هذا البحر عنايتهم ورعايتهم، فقام بطليموس الأوّل بإرسال قائد أسطوله فيلون(Philo) في رحلة استكشافيّة للبحر الأحمر، بهدف التعرف على مواطن شعوبه وثرواته، وتمكّن فيلون هذا من الوصول إلى سواحل أفريقية الشرقيّة[٢]. وبعد عودته قدّم بعض المجوهرات للملكة برنيكي والدة الملك بطليموس الثانيّ[٣]. وربّما كان فيلون أوّل من لفت أنظار البطالمة إلى أهمّية أفريقية في جلب الفيلة وتدريبها على المشاركة في الحروب البطلميّة ضدّ السلوقيين الذين كانوا يجلبون فيلتهم من الهند[٤]. هذا عدا عن رغبة البطالمة في استغلال سلعة العاج(Ivory) التي كانت موضع طلب كبير في الغرب[٥].

إلّا أنّ ذروة الاهتمام البطلميّ بالبحر الأحمر والتجارة مع اليمن، كانت في عهد بطليموس الثاني فيلادلفوس، إذْ أمر بتطهير القناة القديمة، التي كانت تربط نهر النيل بالبحر الأحمر حواليّ العام ٢٦٩ق.م، وأطلق عليها اسم قناة بطليموس[٦]. ثمّ بدأ فيلادلفوس حركة كشوف مُنظّمة، وعلميّة للساحل الأفريقيّ للبحر الأحمر. وكانت أوّل بعثة من هذا النوع، البعثة التي قادها مُستكشف، يُدعى ساتوروس(Satyrus)، في العام ٢٧٨ق.م، وكانت مُهمّته استكشاف الساحل النوبيّ الصوماليّ لاختيار مناطق لإقامة الموانئ ومحطّات صيد الأفيال[٧].

---

1 Young, G. K; Rome's Eastern Trade: International Commerce and Imperial Policy31 BC–AD 305. London: Routledge, 2001, p24.

2 Holbl. G; A History Of The Ptolemaic Empire, Tr; Tina Saavedra, London, 2001, p55.

3 Pliny; N. H, XXXVII, 108.

4 Richard A; "Elephants in Ancient Egypt and Nubia" Anthrozoos, Rhode Island College 2000, p 237.

٥ الناصريّ (سيّد أحمد): الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، ص٤٠٧.

6 Diodorus Siculus; Library of History, I, 33- 7- 12.

كذلك: ولبانك(فرانك): العالم الهللينستي، ص٢٣٢.

وكانت تبدأ هذه القناة من منطقة، شرقي الدلتا، غير بعيدة عن بوبسطة(تلّ بسطة) عبر وادي الطميلات، ثمّ تجري عبر بيثوم وهيرنوبوليس(تلّ المسخوطة)، عبر بحيرة التمساح والبحيرات المُرّة إلى خليج القلزم، لينتهي فمّ القناة عند القلزم(أرسنوى) أو (السويس اليوم). انظر:

Ball. J; Egypt In Classical Geographers, Cairo, 1942, p 3.

7 Tarn. W. W; Ptolemy II and Arabia, Journal Egypt archeology, The Egyptian Exploration Society, London, 1929, Vol. 15, pp9- 25, p 16.

وبالفعل تمكّن ساتوروس من الوصول جنوباً إلى المنطقة، التي تُعرف اليوم باسم أثيوبيا[١]، كما تمكّن شمالاً من استكشاف خليج السويس الذي أطلق عليه اسم فيلوتريس (Philoteras) على اسم أخت الملك فيلادلفوس[٢].

البعثة الثانية كانت بقيادة أيوميديس (Eumedes)، الذي ينسب إليه استرابون تأسيس ميناء بطليموس ثيرون (Ptolemy Theron)[٣]. ولم يقف بطليموس عند حدّ الكشف الجغرافيّ، بلْ قرن أعماله تلك بحركة بناء لعدد من الموانئ، على الساحل الأفريقيّ للبحر الأحمر، تبدأ من الشمال بميناء أفروديتيس(Afrodites)[٤]، الذي أطلق عليه الرومان اسم ميناء ميوس هرموس(Myos Hormos)[٥]. ويبدو أنّ بطليموس الثانيّ هدف من تأسيس هذا الميناء إلى جعله قاعدة بحريّة لعمليّاته ضدّ القراصنة في البحر الأحمر. وتحوّل هذا الميناء، في العصر الرومانيّ، إلى ميناء رئيسيّ للسفن التجاريّة القاصدة اليمن والهند[٦]. كما أسّس ميناء فيلوتريس (Philoteras)[٧]، وميناء ليوكوس ليمن(Leucos Limen)[٨] وميناء برنيكي (Berenice)[٩]

---

1 Tarn. W. W; Ptolemy II and Arabia, op, cit, p 16.

2 Strabo; the Geography, XVI, 4, 5.

3 Strabo; the Geography, XVI, 4, 7.

و ميناء بطليموس ثيرون أو بطليموس الصيد يقع بالقرب من ميناء بورتسودان الحاليّ، أو مدينة سواكن(Suakin) الحاليّة. انظر:

Smith. M. A; op, cit, p136.

٤ ميناء أفروديتيس: أطلق عليه البطالمة اسم افروديتس، إلّا أنّ الرومان غيّروا اسمه في العام ٣٠ق.م إلى ميوس هرموس أيّ ميناء بلح البحر حيث لاتزال هذه الرخويّات تعيش في أعماق مينائه. انظر: الناصريّ (سيّد أحمد): الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، ص٤١٣. ورد اسمه في دليل البحر الإريثريّ باسم موسل (Mussil). انظر: P. M. E; XIX.

ويقع هذا الميناء على بعد ٥٠ كم جنوب المدخل إلى خليج السويس بالقرب من بير أبو شعر القبلي شماليّ ميناء الغردقة بحوالي ٢٠كم. انظر: عليّ(عبد اللطيف أحمد): مصر والإمبراطوريّة الرومانيّة في ضوء الأوراق البرديّة، دار النهضة العربيّة، مصر، ١٩٦١م، ص٦٦.

5 P. M. E; XIX.

6 Strabo; the Geography, XVI, 4, 24

٧ ميناء فيلوتريس: هو موقع مرسى الجواسيس الحاليّ، الواقع جنوب ميناء سفاجة باثنين وعشرين كيلومتر. انظر: محمد محمود(راجح زاهر): علاقات الأنباط بالدول والشعوب المُجاورة، رسالة دكتوراه بإشراف: محمد خليفة حسن عبد المنعم و محمد عادل، جامعة الزقازيق، ٢٠٠٤م، ص١٣٨.

٨ ميناء لويكوس ليمن: هو ميناء مرسى القصير القديم الحاليّ الواقع شمالي القصير بحواليّ ثمانية كيلومترات. انظر: عبد الحليم السيّد(عبد المنعم): "صلات الأنباط بمصر من خلال النقوش النبطيّة على صخور الحجاز و صخور مصر الشرقيّة"، البحر الأحمر وظهيره في العصور القديمة، الإسكندريّة، ١٩٩٣م، ص٤٦٤.

٩ ميناء برنيكيّ: ميناء مصري على ساحل البحر الأحمر الغربي، وهو مدينة الهراس الحالية شرق أسوان. انظر:

Bunbury. E. H; A History Of Ancient Geography Amon The Greek And Ramans From The Earliest Ages Till The Fall Of The Roman Empire, Vol. 1, New York, 1959, , p577.

على اسم أمّ الملك بطليموس الثانيّ، وكان الهدف منه الحدّ من أهميّة إيلانا(Aelana) النبطيّ، وميناء أرسينوى(Arsinoe)[١]، وهو على اسم أخت الملك بطليموس الثانيّ[٢].

وحرص البطالمة على ربط هذه الموانئ مع نهر النيل عبر طُرق صحراويّة، تمّ تجهيزها بمحطّات ورجال للحراسة. وأصبحت هذه الموانئ بمثابة قواعد مُتقدّمة، لصيد الفيلة وجلبها إلى الدولة البطلميّة[٣]. إذْ زوّد بطليموس هذه الموانئ بحرّاس من الجيش البطلميّ، مُهمّتهم حماية السفن البطلميّة الكبيرة التي كانت تُحضر الفيلة والتي كان يُطلق عليها اسم إيلفانتيجي(Elephantegoi)[٤].

وتمّ العثور في دلتا النيل على نقش، يُعرف باسم نقش بيثوم(Pithom Stele)، يوثّق عمليّات صيد تلك الفيلة ونقلها. وكانت هذه الفيلة تنزل في ميناء برنيكيّ، الذي يضمّ حظائر عملاقة مُحاطة بخنادق عميقة، لاتزال آثارها واضحة في موقع ميناء برنيكي القديم[٥]. ومن برنيكيّ كانت تلك الفيلة تُنقل في رحلة صحراويّة، يبلغ طول طريقها حواليّ ٣٧٠كم، تستمر حوالي الأسبوعين، حتّى تصل إلى موانئ وادي نهر النيل، ولاسيّما ميناء قفط أو كوبتوس(Coptos)[٦].

وترك العُمال والحُراس المُتعهّدين لنقل هذه الفيلة، دليلاً على رحلتهم بخدش رسومات لفيلتهم على الصخور الطبيعيّة، التي كانوا ينزلون بالقرب منها[٧]. ومن موانئ النيل كانت تُنقل تلك الفيلة على مراكب نهريّة ضخمة، حيث كانت تجريّ مع التيار إلى مدينة الإسكندريّة ليجريّ تدريبها فيها على الانخراط في حروب الجيش البطلميّ[٨].

بطليموس الثالث شارك والده الشغف بصيد الفيلة، فاستمرّت في عهده عمليّة استكشاف الساحل الافريقيّ من البحر الأحمر، ولاسيّما ساحل القرفة في الصومال، فأرسل أوّلا صديقه سمياس

---

[١] ميناء أرسينوى أوكليوباتريس ويقع على الطرف الشمالي للبحر الأحمر، في رأس خليج السويس في موضع مدينة السويس اليوم. ويجب هنا ايضاً التفريق بين أرسينوى السويس وأرسينوى الواقعة شمالي مضيق باب المندب التي ذكرها سترابون. وما يزال الملك الذي أنشأ أرسينوى الثانية مجهولاً ولكنّ يُظنّ أنّه بطليموس الثالث(٢٤٦-٢٢١ق.م) انظر :

Cohen. G. M; The Hellenistic Settlements In Syria, The Red Sea Basin, And North Africa, University Of California Press, Los Angeles: London, 2006, pp308- 310.

[2] Pliny; N. H, VI, 167.

[3] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p24.

[4] Diodorus Siculus; Library of History, III, 36, 3; III, 18, 4

[5] Tomber. R; Indo-Roman Trade: From Pots to Pepper, London, 2008, p64.

[6] De Romanis. F ;' relations between Rome and Sri Lanka in the first century AD, in De Romanis, F. and Tchernia, A. eds 1997, Crossings: Early Mediterranean Contacts with India. Manohar Publishers & Distributors, New Delhi, 1997, pp161- 237, p166.

و قُفط أو كوبتوس هي مدينة على نهر النيل بالقرب من مدينة السويس اليوم، وهي تلّ المسخوطة حاليّا، تبعد ٤٠ كم إلى الشمال الغربيّ من الأقصر. انظر: ابراهيم السعيد(سعيد بن فايز): العلاقات الحضاريّة بين الجزيرة العربيّة ومصر، ص١٥.

[7] Sidebotham. S. E; op, cit, pp162- 164.

[8] Smith. M. A; op, cit, p139.

لاستكشاف تلك المنطقة[١]، ثمّ أرسل شخصاً آخر يُدعى فيلون لاستكشاف أثيوبيا[٢]. ويُعدّد استرابون عدد من المُستكشفين الذين أرسلهم بطليموس الثالث، وهم على التوالي: بيثولاوس(Petholaus)، ليخاس (Lichas)، بيثانجيلوس(Pythangelis)، ليون(leon)، خاريمورتوس (Charimortus)[٣]. وجميع هؤلاء أقاموا نقوش ونُصب تذكاريّة في النقاط التي وصلوا إليها ليخلّدوا الامتداد الواسع لرحلاتهم[٤].

ويتّضح من كتابات أغاثارخيدس، والذي يُعتبر المصدر الأساسيّ للمعلومات عن البحر الأحمر خلال تلك الفترة، أنّ المُستكشفين البطالمة لم يصلوا إلى أبعد من رأس جاردافوي(Guardafui)[٥]، إذْ أنّه لم يُورد معلومات أبعد من تلك المنطقة[٦].

ب – استكشاف البطالمة للساحل الشرقيّ للبحر الأحمر، وجهودهم للسيطرة على تجارة البخور:

لم يكتفِ الملوك البطالمة باستكشاف الساحل الغربيّ للبحر الأحمر، بل أرسلوا بعثات لاستكشاف الساحل الشرقيّ أيضاً. فأرسل بطليموس الثاني القائد أرستون (Ariston)، وكلّفه باستكشاف ساحل شبه الجزيرة العربيّة من خليج العقبة شمالاً إلى باب المندب جنوباً[٧]. ويبدو أنّ هدف فيلادلفوس في ذلك، كان الهيمنة على مسالك التجارة العالميّة القادمة من اليمن، ومحاولة إقصاء الأنباط عنها، وتوجيهها مُباشرة إلى موانئ مصر دون المرور ببلاد الأنباط، الذين كانوا يفرضون عليها ضرائب باهظة قبل خروجها من البتراء[٨]. بمعنى آخر كان فيلادلفوس يهدف إلى فتح الطريق التجاريّ بين سبأ، في جنوبيّ شبه الجزيرة العربيّة، وخليج السويس في الشمال، ووضع قدم مصر في تجارة التوابل والبهار، التي كانت رائجة في ذلك العصر وتُسيطر عليها مملكتي سبأ والأنباط[٩]. وبالفعل نجح أرستون في استكشاف ساحل البحر

---

١ الناصريّ (سيّد أحمد): الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، ص٤١٦.

2 Strabo; the Geography, II, 1, 10.

3 Strabo; the Geography, XVI, 4. 15.

٤ الناصريّ (سيّد أحمد): الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، ص٤١٦.

٥ رأس جاردافوي: هو رأس عسير الواقع في الجزء الجنوبيّ من جمهوريّة الصومال اليوم. انظر:

Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p87.

ذكره استرابون باسم الرأس الجنوبيّ: انظر : Strabo; the Geography, XVI, 4. 14.

وورد إسمه في دليل البحر الإريثريّ باسم رأس التوابل(Cape Of Spices). انظر:

P. M. E; XXX.

6 Smith. M. A; op, cit, p138.

7 Diodorus Siculus; Library of History, III, 42, 1.

٨ عبد العليم(مصطفى كمال): تجارة الجزيرة العربيّة مع مصر في المواد العطريّة في العصرين اليوناني والرومانيّ، سلسلة دراسات في تاريخ الجزيرة العربيّة، الكتاب الثاني، جامعة الملك سعود، الرياض، ١٩٨٤م، ص٢٠١- ٢١٣، ص٢٠٢

٩ الناصريّ (سيّد أحمد): الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، ص٤٠٨.

الأحمر الشرقيّ وخليج العقبة بالذات، ووصل جنوباً حتّى مضيق باب المندب[١]. ويُورد ديودورس، نقلاً عن أغاثرخيدس، أنّ ملك الإسكندريّة جعل البحر صالحاً للملاحة[٢]، وهو يُشير هنا، على الأرجح، إلى خليج العقبة.

ومن الإجراءات التي قام بها بطليموس الثانيّ في سبيل تشجيع الحركة التجاريّة البطلميّة في البحر الأحمر، كان جلبه عدد من أهاليّ مدينة ميليتوس(Miletus)، في آسية الصغرى، وتوطينهم في مُستوطنة أمبيلونيّ(Ampelone)[٣] التي أقامها على الساحل الشرقيّ للبحر الأحمر[٤]. وكان الهدف من إقامة هذا الميناء(أمبيلونيّ) وهذه المُستوطنة هو الحدّ من أهمّية ميناء إجرا(Egra)[٥] النبطيّ أوّلاً[١]، ولتكون ميناءً لمحطّة ديدان(العلا)[٢] تُصدّر منه السلع

---

[١] حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٥٧، ٥٨.
وهنا لابدّ من الإشارة إلى نقطة مُهمّة، وهي في الواقع نتيجة غير مُباشرة لبعثة أرسطون وغيره من المُستكشفين اليونان، إذْ دأب البطالمة على تشجيع دوائر الإسكندرية العلمية، والعاملين في حقلي الكشف الجغرافي، والتجارة البحرية على بذل المزيد من الجهد بهدف فتح الطريق الملاحي المباشر إلى اليمن و الهند أمام السفن البطلمية. و كان لبعثة أرسطون، على وجه الخصوص، فضل كبير على العلم والعلماء في العصر الهللينستيّ ولاسيّما (ايراتوسثنيس) (٢٧٦- ١٩٦ق. م) مدير مكتبة الإسكندرية، رائدة النشاط العلمي آنذاك ، الذي حصل على معلومات قيمة بل وتفصيلية عن طبوغرافية بلاد العرب، سيما ممالك بلاد اليمن، ومواردها، ونشاط سكانها، ومعارف أخرى وردت للمرة الأولى يُدين العِلم بمعرفتها لـ(ايراتوسثنيس). انظر:

Tarn . W. W; Ptolemy II and Arabia, op, cit, pp13- 14.

والدليل أنّ ايراتوسثنيس قد استقى القسم الأكبر من معلوماته عن البحر الأحمر واليمن من أرسطون، هو أنّه لم يذكر حضرموت في كتاباته، وهذا طبيعيّ إذْ أنّ مصدر معلوماته(أرسطون) لم يصل إلى حضرموت، لأنّه استدار عائداً إلى السويس عند مضيق باب المندب(مضيق ديرة). كما يُدين العلم لأرسطون أيضاً أنّه أوّل من ذكر اسم الثموديين، ونقل اسمهم إلى اللغة اليونانيّة. انظر: الناصريّ (سيّد أحمد): الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، ص ٤٠٨، ٤٠٩.؛ انظر كذلك: عبد العليم(مصطفى كمال): تجارة الجزيرة العربيّة مع مصر، ص٢٠١، ٢٠٢.

[2] Diodorus Siculus; Library of History, III, 43, 5.

انظر كذلك: حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٥٨- ٥٩.

[٣] أمبيلونيّ: وتعني الكروم في إشارة إلى ديونيسيوس، ربّ الكروم عند الإغريق، الذي اتّخذه البطالمة جدّاً أسطوريّاً لهم. تضاربت الآراء في موقع أمبيلونيّ، فهناك من يرى أنها كانت تقع بالقرب من ميناء ينبع الحالي في شمال الحجاز، في حين يرى آخرون أنها تقع بالقرب من ميناء جدة الحالي، بالقرب من مدخل وادي حمد ، حيث يسهل الوصول عن طريق البر إلى محّطة ديدان وبحراً إلى ميناء ميوس هرموس، قاعدة البطالمة على الساحل الغربي للبحر الأحمر. وتجدر الإشارة إلى أنّ الأنباط تمكّنوا من تدمير هذه المُستوطنة وأقاموا مكانها أو بالقرب منها ميناءً دُعي باسم(لويكي كومي) أو القرية البيضاء. انظر: الناصريّ (سيّد أحمد): الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، ص٤١٥.

انظر أيضاً: Smith. M. A; op, cit, pp 144.

[4] Pliny; N. H, VI, 159. ; Smith. M. A; op, cit, p143.

[٥] ميناء إجرا: أو الحجر، قرية صغيرة بأرض الحجاز من وادي القرى وبها كانت ديار قوم ثمود التي وردت في القرآن الكريم وكانت تُعرف بمدين صالح. ومن المحتمل أنها الميناء الذي يعرف اليوم بالوجه، على ساحل البحر الاحمر الى الشمال من(أملج) بين (أملج) و(المويلح). وكانت الحجر ميناء اللحيانيون العرب الذين كانوا يقطنون هذا الاقليم، وكانوا سادته منذ القرن الخامس حتى القرن الثالث قبل الميلاد، وكان مركزهم الرئيس ديدان(العلا). وقد حلّ محلهم الأنباط، فيما بعد. الأنباط الذين كانوا من رعية اللحيانيين، ثم توسعوا تدريجيا حتى استولوا على الاقليم كاملاً، بضمنه الحجر، التي باتت مركزاً تجارياً تابعاً لهم أيّ للأنباط.. انظر : موسل. أ: شمال الحجاز: ترجمة: عبد المُحسن الحسيني، الإسكندريّة، ١٩٥٢م، ص١٠٦، ١٠٧، ١١٦، ١١٨.

العطريّة، القادمة من اليمن باتّجاه الموانئ المصريّة، بدلاً من مُتابعتها صوب مملكة الأنباط[٣]. وبالفعل تمكّن بطليموس من تحقيق الهدف المرجو من أمبيلونيّ، إذْ أشار الجغرافيّ استرابون إلى أنّ ميناء أجرا كان في زمنه(حوالي العام ٢٥ق.م)، قرية ساحليّة تابعة لعبوداس أو عُبادة الثالث(Obodas III) (٣٠– ٩ق.م)[٤] ملك الأنباط[٥]. ويبدو أنّه في فترة ما بعد العام ٢٠٠ ق.م أيّ بعد أنْ خسر البطالمة إقليم جوف سورية، قام الأنباط، ربّما بمساعدة سلوقيّة، بتدمير أمبيلوني[٦]، وأقاموا مكانها، أو في مكان آخر لا يبعد عنها كثيراً، ميناء أطلق عليه اليونان اسم لويكي كومي(Leuke Kome) أو القرية البيضاء[٧].

جـ– تطوّرات التجارة مع اليمن والهند خلال الفترة البطلميّة المُبكّرة:

كان لعمليّات صيد الفيلة و نقلها نتائج إيجابيّة، غير مُباشرة، على التجارة البطلميّة مع أفريقية واليمن والشرق،. إذْ خلقت عمليات نقل الفيلة هذه ، وبدون قصد، بنية نقل تحتيّة حَمت

ورد ذكر الحجر لدى الجغرافيّ استرابون باسم إجرا(Egra)، وذكر أنّ حملة إيليوس غالوس، الفاشلة، عام ٢٤ق.م قد مرّت بها أثناء عودتها من اليمن. ومن الحجر انطلق غالوس بحراً نحو ميناء ميوس هرموس المصريّ. انظر:

Strabo; the Geography of Strabo, XVI, 4, 24.

كما ذكرها بليني الأكبر باسم حجرا(Haegra). انظر :

Pliny; N. H, VI, 159.

[١] الناصريّ (سيّد أحمد): الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، ص٤١٥.

[٢] ديدان أو العلا: وعُرفت أحياناً باسم معان مصران، تقع في المنطقة الشماليّة الغربيّة من المملكة العربيّة السعوديّة اليوم، على بُعد ٢٠كم إلي الجنوب من الحجر(إجرا)، وتبعد عن دمشق حوالي٩٧٥كم، وكانت المركز الرئيسيّ للحيانيّين العرب. ويبدو أنّها كانت خاضعة لمملكة معين الجونبيّة، فأطلق عليها إسم معين الشمال أو معان مصران. انظر: موسل .أ: شمال الحجاز، ص٩٨، ٩٩، ١٠٧، ١١٦، ١١٨.

ومثّلت ديدان منطقة من أكثر مناطق شمال الجزيرة العربيّة خصباً ووفرة للماء. وجاءت أهمّيتها من أنّ القوافل التجاريّة كانت مُجبرة على المرور عبرها إذْ أنّها كانت تقع في ممرّ ضيّق مُحاط بالجبال والرمال. انظر:

Al-Said. S. F; Dedan (Al-Ula), in: Roads Of Arabia A Rchaeology And History Of The Kingdom Of Saudi Arabia, Musée du Louvre, Paris, 14 July– 27 September, 2010, pp263- 269.

انظرأيضاً: الناصريّ (سيّد أحمد): الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، ص٤١١.

[٣] موسى(فاطمة صلاح الدين): العلاقة بين الجزيرة العربيّة واليونان منذ عصر الإسكندر حتّى بداية العصر الرومانيّ، ص١٣١.

[٤] عبوداس: عبادة الثالث الملك النبطيّ الذي جكم بين عاميّ ٣٠- ٩ق.م. أورد عنه استرابون أنّه لم يكن مُهتمّاً كثيراً بشؤون الحكم مما جعل وزيره سيلاوس(Syllaeus) أو صالح يتحكّم في شؤون الدولة النبطيّة. شارك عبادة هذا في حملة إيليوس غالوس على اليمن في العام ٢٤ق.م بقوّة من ألف رجل. مات عبادة في العام ٩ق.م وكان سبب موته دسّ السُمّ من أحّد أفراد حاشيته قد يكون وزيره سيلاوس. انظر:

Strabo; the Geography, XVI, 4, 24. ; Bunson. M: op, cit, p397.

كذلك: كامل(وهيب): استرابون في مصر، مكتبة الانجلو المصرية ، ١٩٥٣م، ص ٣٦.

[5] Strabo; the Geography, XVI, 4, 24.

[6] Tarn. W. W; Ptolemy II and Arabia, op, cit, p 23.

[7] Smith. M. A; op, cit, p138.

كذلك: P. M. E; XIX. ; Strabo; the Geography, XVI, 4. 23.

وسهّلت قيام تجارة بعيدة المسافة[1]. ذلك أنّه و في حوالي العام ٢٠٠ ق.م، فقدَ السلوقيّون تأثيرهم في الهند، ولم يعد بإمكانهم الحصول على الفيلة من المصادر الشرقيّة، فانحسر بالتالي تهديد تفوّق الجيش السلوقيّ[2]، لذلك ترك البطالمة عمليّات صيد الفيلة في شرقيّ أفريقية، وفقدت موانئ البحر الأحمر وظيفتها كمحطّات لصيد الفيلة، لِتتطوّر لاحقاً إلى موانئ للتجارة مع اليمن والهند، اعتمد عليها الرومان في الفترات اللاحقة، بعد أنْ أضافوا عليها بعض التحسينات[3].

كما أنّ البطالمة، وكنتيجة عرضيّة، لبعثاتهم للحصول على الفيلة، تمكّنوا من الحصول على كمّيات كبيرة من العاج(Ivory) الأفريقيّ، الذي بِيع بقصد الربح الماديّ في أسواق البحر المتوسّط. هذا العاج كان في البداية من النوع الهنديّ، الذي كان يُصدّر جزئيّاً عبر الإمبراطوريّة السلوقيّة[4]، أمّا بعد تنشيط البطالمة للتجارة مع أفريقيا، فقد أصبح القسم الأكبر من العاج المُصدّر من النوع الأفريقيّ.

ويُشير نقش من جزيرة ديلوس، إلى أنّ هذا العاج الأفريقيّ، قد ملأ أسواق البحر المتوسّط في الفترة ما بين ٢٦٩– ٢٥٠ق.م[5]، وهو ما سبّب هبوطاً كبيراً في أسعاره انطلاقاً من مبدأ العرض والطلب[6]. وفي هذا العصر بدأ التجّار اليونان بالعمل في موانئ البحر الأحمر، والتجارة مع الموانئ على الساحل الأثيوبيّ[7].

ويبدو أنّ الإجراءات البطلميّة في مجال تنشيط التجارة في البحر الأحمر قد أتت أُكُلها إذْ تشجّع عدد من التجار، من مناطق مُختلفة في البحر المُتوسّط، على الانخراط في هذه التجارة، فتُشير ورقة برديّ إلى قيام رحلة تجاريّة بحريّة مصريّة – يونانيّة إلى أرض البخّور ضمّت مُستثمرين من منطقة فيي(Veii) في وسط إيطالية ومن منطقة مرسليّة (Marseilles) في جنوبي فرنسا[8].

كما يُظهر النقش، الذي عثر عليه في الجيزة بمصر، وجود جالية تجاريّة معينيّة في مدينة منف، منذ أيّام الملك بطليموس الثانيّ[9]. وكُتب هذا النقش، بالخطّ العربيّ، على تابوت مصريّ، وُجد بداخله مومياء لتاجر معيني ثريّ (بدليل دفنه في تابوت على طريقة الأثرياء المصريين)، يدعى زيد إيل(Zabd Eel)[10]، كان يعمل، على الأرجح، في استيراد المواد العطريّة من اليمن

1 Young, G. K; op, cit, p24.
2 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p76
3 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p27.
4 Smith. M. A; op, cit, p138.
5 IG; I, 2, 163.
6 Sidebotham. S. E; op, cit, pp162- 164.
7 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p24.
٨ يحيى(عبد الوهاب لطفي): دراسات في العصر الهللينستي، بيروت، ١٩٧٨م، ص٣٢٠.
٩ حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهنديّ، ص٦٠.
١٠ فرح (أبو اليسر): الشرق الأدنى في العصرين الهللينستي والروماني، ص٥٧.

كالبخّور والمُرّ لصالح المعابد المصريّة[١]، وفي تصدير الأقمشة والمصنوعات ولاسيّما الزجاجيّة منها. والنقش مؤرخ بالسنة(٢٢) من عهد بطليموس بن بطليموس، وهو بطليموس الثاني فيلادلفوس، أي في حواليّ العام ٢٦٣ق.م[٢]. مما يدلّ على أنّه وبالرغم من سيطرة البطالمة على نهاية طريق البخوّر، إلّا أنّهم عملوا على إقامة علاقات تجاريّة مُباشرة مع اليمن، وخلق أرضيّة لقيام تجارة بعيدة المسافة لاحقاً.

ولأهمّية المواد العطريّة في تجارة مصر الخارجيّة، فقد عيّن البطالمة في مدينة غزّة، (في الفترة التي كانت فيها سورية المجوّفة بيدهم)، موظّف أُطلق عليه لقب "المُشرف على إدارة البخّور"(ho epit tes libanotikes)[٣]، كانت مُهمّته تحصيل الضرائب على السلع العطريّة القادمة إلى ميناء غزّة قبل انتشارها في أنحاء العالم الهللينستيّ آنذاك[٤].

ومن الأدلة الأخرى التي تنهض شاهداً على حجم العلاقات بين البطالمة والهند، كان تبادل الملك بطليموس الثانيّ للسفراء مع إمبراطور موريا الهنديّة أسوكا[٥]. فيُشير بليني إلى أنّ بطليموس الثانيّ قد أرسل مبعوثاً من طرفه يُدعى ديونيسوس (Dionysus) إلى بلاط ملك موريا[٦]. ويُعلّق تارن على هذه الفقرة فيرى أنّ هدف فيلادلفوس من إيفاد ديونيسوس كان الحصول على سائقين للفيلة البطلميّة أو ما كان يُعرف باسم الماهوت(Mahout) وعلى مُدرّبين لتلك الفيلة[٧]. وبدوره ردّ الملك الهندي، وأرسل محظيّات هنديّات، و طيور، و أصناف من الرخام

---

[١] الناصريّ (سيّد أحمد): الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، ص٤١٢. وعند هذه النقطة بالذات يُطرح تساؤل مُهمّ بخصوص السبب الذي دفع المعابد المصريّة إلى تكليف تاجر يمنيّ(أجنبيّ عن مصر) بالقيام بأعمال كهنوتيّة تخصّ المعبد رغم ما عُرف عن رجال الدين المصريين، وتشدّدهم في هذه المواضيع. ولعلّ الجواب الأقرب للمنطق هو، نظرة أصحاب المؤسّسة المصريّة القديمة لمكانة وأهمّية(زيد إيل) بالنسبة لاقتصاد المعبد المصريّ القديم. فربّما كانوا يأملون من خلال انتماء زيد إيل إلى جنوبيّ الجزيرة، وخبرته التجاريّة مع مصر أنّ ذلك سيُتيح لهم بناء علاقات تجاريّة مُباشرة مع مراكز إنتاج المواد العطريّة في جنوبيّ الجزيرة العربيّة، اضف إلى أنّ وجود تاجر يمنيّ بالذات يقوم بالوساطة التجاريّة سيُساعد على حصولهم على المواد العطريّة بسعر مُناسب ونوعيّة جيّدة، إذْ أنّ التاجر اليمنيّ قادر أكثر من غيره على التعامل مع السوق في اليمن وعلى كشف النوع الجيّد من المغشوش على مبدأ(أهل مكّة أدرى بشعابها). انظر: ابراهيم السعيد(سعيد بن فايز): العلاقات الحضاريّة بين الجزيرة العربيّة ومصر، ص١١٨- ١١٩.
وبخصوص الغشّ الذي قد تخضع له السلع العطريّة ، انظر:

Pliny; N. H, XII, 32- 35.

[٢] علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام ، ج٢، ص٣٥- ٣٧. وللاطلاع على هذا النقش مع ترجمته انظر: ابراهيم السعيد(سعيد بن فايز): العلاقات الحضاريّة بين الجزيرة العربيّة ومصر، ص٧٠.

[٣] عبد العليم(مصطفى كمال): تجارة الجزيرة العربيّة مع مصر، ص٢٠٢. واختيار غزّة بالذات لوضع هذا الموظّف فيها لم يكن مُصادفةً، بل لأنّ غزّة كانت تتمتّع بمكانة تجاريّة مُهمّة على اعتبار أنّها كانت تُمثّل النهاية الشماليّة لطريق البخّور الشهير، انظر:

Pliny; N. H, XII, 32.

[٤] عبد العليم(مصطفى كمال): تجارة الجزيرة العربيّة مع مصر، ص٢٠٤

[5] Smith. M. A; op, cit, p95.

[6] Pliny; N. H, VI, 159.

[7] Tarn. W. W; Ptolemy II , Journal Egypt archeology, The Egyptian Exploration Society, London, 1928, Vol. 14,pp246- 260, p 250.

وغيرها من الهدايا، التي عُرضت في موكب النصر، الذي أقامه بطليموس الثانيّ في مصر في العام ٢٧٠ ق.م[1]. كما عُثر في الطريق الصحراويّ بين البحر الأحمر والنيل، على تكريس أقامه تاجر هنديّ يُدعى سُوفون(Sofon)، شُكراً للآلهة على قيامه برحلة تجاريّة ناجحة[2].

د– القرصنة النبطيّة والردّ البطلميّ عليها:

أزعج الأنباط ازدياد النفوذ البطلميّ في البحر الأحمر، وخشوا على مصالحهم التجاريّة على اعتبار أنّهم كانوا يحتكرون التجارة بين سبأ وخليج العقبة، منذ القرن الخامس قبل الميلاد، عن طريق مينائهم الشهير إيلانا(أيلة)، على رأس خليج العقبة[3]. هذه المصالح التي باتت مُهدّدة في عهد فيلادلفوس أكثر من أيّ وقتٍ مضى ولاسيّما عندما رأى سادة البتراء، "أرستون" اليونانيّ، وهو يجول في سواحل البحر الأحمر، ويستكشف خليج العقبة[4]. فكان أنْ قام العرب الأنباط بتشكيل مجموعات من القراصنة، أخذت تُهاجم السفن البطلميّة وتسلبها بضاعتها[5].

ومن غير المعلوم فيما إذا كانت أعمال القرصنة البحريّة النبطيّة تتمّ بموافقة الحكومة النبطيّة أمْ لا، إلّا أنّ الأخيرة وإنْ لم تكن مُوافقة عليها فإنّها، على الأغلب، قد غضّت النظر عنها. وقد يجوز تشبيه أعمال القرصنة التي قام بها الأنباط قبل الميلاد بأعمال القرصنة التي قام بها البريطانيان جون هاويكنز(John Hawkins) وفرانسيس دراك(Francis Drake)، ضدّ السفن التجاريّة الإسبانيّة، في أواخر القرن السادس عشر الميلاديّ، والتي كانت بدعم، غير مُعلن، من ملكة إنكلترا إليزابيث الأولى(Elizabeth I)[6].

---

[1] Smith. M. A; op, cit, p128.

[2] Ray. H. P; op, cit, p66.

واسم "سوفون" منقول عن الصيغة السنسكريتيّة(سوبهانو(Subhanu) وتعني المُتألّق. انظر: حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٦٤، ٦٥.(وردت هذه المعلومة في التعليقات التي قام بها مُترجم هذا الكتاب في الحواشي).

[3] الناصريّ (سيّد أحمد): الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، ص٤١٠.

[4] Smith. M. A; op, cit, pp 141, 142.

[5] Strabo; the Geography, XVI, 4. 18.

ويورد "استرابون" بهذا الخصوص أنّ الأنباط كانوا قوماً مُسالمين، ثمّ بعد ذلك بدؤوا يقومون بالقرصنة، فيتعرّضون للتجّار القادمين إبحاراً بالقوارب من مصر. أما "أغاثارخيدس الكنيدي" فيورد: "كان الأنباط منذ القديم يعيشون عيشة راضية قانعين بما تمدّهم به قطعانهم من غذاء، ولكنّ فيما بعد عندما جعل ملوك الإسكندريّة الخليج صالحاً للملاحة أمام التجّار، أخذوا يُهاجمون الناجين من السُفن المُحطّمة، ويبنون سُفن القرصنة لسلب الملّاحين. انظر: أغاثارخيدس في: الشيبة (عبد الله): ترجمات يمانيّة، دراسات في تاريخ اليمن القديم(٢)، منشورات دار الكتاب الجامعي، صنعاء، ٢٠٠٨م، ص٢٨. ومن خلال ما سبق يُلاحظ أنّ الأنباط لم يكونوا البادئين بل ما قاموا به من أعمال قرصنة كانت ردّ فعل على الاجراءات البطلميّة ووسيلة للدفاع عن مصدر رزقهم. انظر: عباس (إحسان) : تاريخ دولة الأنباط، دار الشروق ، عمّان، ١٩٨٧، ص٣٣، ٣٤. ولمزيد من التفصيل عن هذه النقطة، راجع: الذييب(سليمان بن عبد الرحمن): التاريخ السياسيّ للأنباط، الهيئة العامّة للسياحة والآثار، فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنيّة، الرياض، ٢٠١١م، ص٢٧، ٢٨.

[6] Moose. I. F; Sand And Spice: Roman Arabia In World Historical Context From The Third Century B. C. E To The Seventh Century C. E, San Diego State University, 2010, p30.

على أيّة حال، فإنّ بطليموس الثاني لم يقف مكتوف الأيدي إزاء هذه الأعمال، التي وصفها الكُتّاب الكلاسيكّيون بالقرصنة، بل قام بمهاجمة السفن النبطيّة، مما أدّى إلى هزيمة كبيرة للأنباط، دمّرت مُعظم سُفنهم في حوالي العام ٢٧٧/٢٧٨ق.م[١]. ولم ينسَ الأنباط لبطليموس هذه الخطوة، فقاموا بتدمير مُستوطنة أمبيلونيّ، ردّاً عليها. وعندما قدم الرومان إلى مصر وقفوا في صفّهم ضدّ البطالمة. وهو ما سيتم التطرّق إليه في الفقرة التالية.

هـ– تطوّرات التجارة مع اليمن والهند خلال الفترة البطلميّة المُتأخّرة:

أدّت السيطرة السلوقيّة على جوف سورية على يد الملك أنطيوخس الثالث في العام ٢٠٠ ق.م، إلى حرمان البطالمة من نصيبهم من عائدات التجارة من اليمن والهند. أضف إلى أنّ الأنباط وتحركاتهم في البحر الأحمر قد غدت، هي الأخرى، مصدر إزعاج فعليّ للبطالمة، مما دفعهم للعمل على إيجاد مصدر جديد للبهارات والتوابل الشرقيّة[٢]. لذلك بدأ ملوك مصر البطلميّة يعملون على إيجاد طريق مُباشر إلى اليمن، وهو ما كان يعني بالضرورة الاشتراك بالطريق البحري المُباشر نحو الهند.

كان الملك بطليموس الثامن (Ptolemy VIII) (١٤٦– ١١٦ق.م)، أوّل من عمل على شقّ طريق بحريّة مُباشرة إلى اليمن، لتحقيق منافع اقتصاديّة. وخلال عهد هذا الملك وضع أغاثارخيدس مؤلّفه عن البحر الأحمر. ويرى روستوفتزف أنّ أغاثارخيدس، ربّما، كان يهدف من وضع مؤلّفه هذا إلى تزويد البحّارة اليونان، والرجال المُسلّحين على متن السفن، بمعلومات جغرافيّة أثناء إبحارهم في البحر الأحمر[٣].

وكان بطليموس الثامن، من أنشط الملوك البطالمة في مجال تنشيط التجارة البحريّة في البحر الأحمر والمُحيط الهنديّ[٤]. إذْ يُشير نقش يعود إلى العام ١٣٠ ق.م إلى موظّف بطلميّ مسؤول عن تسيير السُفن وعن الطريق الصحراويّ المُمتدّ بين ميناء قفط (كوبتوس) والبحر الأحمر[٥]. كما بدأ يتردّد، في أواخر عهده، ذِكر لموظّف آخر يحمل لقب" قائد البحرين الأحمر والهنديّ"[٦]. ومن المُحتمل أنّ الموظّف الأخير كان مسؤولاً عن الإشراف على المحطّات البطلميّة الموجودة على أجزاء البحر الأحمر، الخاضع لسلطة البطالمة، فضلاً عن إشرافه على التجارة البطلميّة عبر البحر الأحمر والمُحيط الهنديّ، ولاسيّما فيما يتعلّق منها بالمواد العطريّة[٧]. كما يُنسب

---

1 Diodorus Siculus; Library of History, III, 43, 5.

2 Smith. M. A; op, cit, p128.

3 Rostovtzeff. M; op, cit, p925.

٤ موسى(فاطمة صلاح الدين): العلاقة بين الجزيرة العربيّة واليونان منذ عصر الإسكندر حتّى بداية العصر الرومانيّ، ص١٣٣.

٥ حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٦٦.

٦ ولبانك(فرانك): العالم الهللينستي، ص٢٣٢.

٧ عبد العليم(مصطفى كمال): تجارة الجزيرة العربيّة مع مصر، ص٢٠٣.

لبطليموس الثامن قيامه بتشكيل ما يُشبه الحرس البحريّ(أو شرطة بحريّة)، جعل مُهمّته تقديم المساعدة للسفن التجاريّة البطلميّة التي قد تتعرض لغارات من القراصنة، الذين كانوا يقومون بهجمات مُباغتة على السفن في عرض البحر الأحمر، ويسلبونها ما تحمله من بضائع[١].

وبطبيعة الحال فإنّ أجداد بطليموس الثامن باستكشافهم للبحر الأحمر، وإقامة الموانئ عليه وضعوا الأسس لتجارة يونانيّة بعيدة المسافة، وأصبح عبور البطالمة لمضيق باب المندب نحو الهند مسألة وقت. هذا الحدث الأخير أخذ مكانه في التاريخ البطلميّ على يد بحار يونانيّ، يُدعي يودكسوس (Eudoxus) من كيزيكوس (Cyzicus)[٢]، الذي تمكّن من القيام بأوّل رحلة مُباشرة بين مصر والهند بمعونة من بحّار هنديّ[٣]. إذْ وفي حوالي العام ١١٨ق.م اكتشفت دوريّة استطلاع بحريّة بطلميّة، أثناء تجوّلها في خليج عدن، بقايا سفينة غريبة، وأنقذت البحّار، الذي وجدته بقربها، والذي اتّضح أنّه بحّار هنديّ[٤].

أخذت الدوريّة البطلميّة البحّار الهنديّ إلى قصر الملك بطليموس الثامن، فأخبره البحّار أنّه كان على متن سفينة هنديّة في رحلة تجاريّة إلى اليمن[٥]. كما عرض البحّار الهنديّ على الملك خدماته بأنْ يكون دليلاً لأيّ من البحارة اليونان الراغبين في القيام برحلة تجاريّة إلى الهند[٦]. بدوره الملك البطلميّ بطليموس الثامن تحمّس لفكرة البحّار الهنديّ، وخطّط لإرسال بعثة تجاريّة، بهدف تأسيس صلات تجاريّة مُباشرة مع الهند، وعيّن الإغريقيّ يودكسوس قائداً لهذه البعثة، التي شقّت طريقها البحريّ إلى شمال غربي الهند بإرشاد من البحّار الهنديّ[٧]. وبالفعل تمكّن يودكسوس من الوصول إلى الهند، ومن العودة مع عدد من السُفن المُحمّلة بالتوابل والعطور

---

١ علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام ، ج٢، ص٢٦.

٢ كيزيكوس هي إحدى مدن مقاطعة بيثينيا (Bithynia)الرومانيّة في آسية الصغرى، وتقع على نتوء داخل بحر مرمره (Marmara). وقد عُرفت كيزيكوس في التاريخ الروماني على الدوام أنّها ميناء مهم في منطقة البوسفور. انظر:

Bunson. M: op, cit, p164 .

3 C. A . H; IX, p237.

٤ الناصريّ (سيّد أحمد): الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، ص٤٢٠.

وقد دار جدل بين العلماء حول هويّة هذا البحّار الهنديّ الذي قاد يودكسوس إلى الهند وكان سبباً في قيام أوّل خطّ ملاحيّ مُباشر بين مصر والهند، فذهب القسم الأكبر منهم إلى أنّه كان يُدعى سوفون(Sofon). وسوفون هذا هو نفسه التاجر الهنديّ الذي ذُكر سابقاً، وذُكر أنّه عُثر في الطريق الصحراويّ بين البحر الأحمر وكوبتوس على نقش تكريسيّ يحمل اسمه يعود إلى القرن الثالث أو الثاني قبل الميلاد. وعلى اعتبار أنّه لم يرد ذكر لأيّ تاجر هنديّ في المصادر الأثرية أو الكلاسيكيّة باستثناء سوفون لذلك فقد بقي اسم سوفون هو المُرجّح. انظر: Smith. M. A; op, cit, pp146, 147.

5 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p25.

6 Strabo; the Geography, II, 3, 4- 5.

7 Singer, C; An outline history of the South Arabian incense trade, in Peacock. D and Williams. D. (eds), Food for the Gods: New Light on the Ancient Incense Trade, Oxford, 2007,p18.

والأحجار الكريمة. إلاّ أنّ الملك البطلميّ سلبه كُلّ ما أحضره، ولا ريب أنّ يودكسوس أبدى انزعاجه من قيام السلطات البطلميّة بمصادرة كل السلع الثمينة التي جلبها من الهند[1].

بعد سنوات قليلة مات بطليموس الثامن، وأُرسل يودكسوس في مُهمّة تجاريّة ثانية، بتكليف من الملكة كليوباترة الثالثة(Cleopatra III)، إنّما على متن سفينة أكبر هذه المرّة[2]. وبعد عودته من رحلته البحريّة الثانية، حاول يودكسوس إخفاء بعض العطور والأحجار الكريمة، التي جلبها معه، إلّا أنّ كليوباترة اكتشفت ذلك وحُرم البحّار اليونانيّ، للمرّة الثانية، من البضائع الشرقيّة التي جلبها[3].

وممّا لاشكّ فيه أنّ يودكسوس، وبحُكم خبرته التجاريّة، كان مُدركاً للأرباح التي قد تنشئ من تموين أسواق البحر المُتوسّط بالسلع الشرقيّة. كما كان مُدركاً أيضاً أنّ الدولة البطلميّة كانت تُعيق تطوير التجارة الشرقيّة، بمُصادرتها للسلع التي يجلبها التجّار العاملين في تلك التجارة[4]، وإجبارها للتجار العاملين في التجارة الخارجيّة، على بيع سلعهم التجاريّة للدولة حصراً وبأسعار أقلّ بكثير من السعر الأصليّ لها[5].

ومما لاشكّ فيه أنّ هذه السياسة قد أدّت إلى الحدّ من التجارة مع اليمن والهند بحكم عدم توفّر ظروف اقتصاديّة مثاليّة لها.

على أيّة حال، وبغضّ النظر عن سياسة الحكومة البطلميّة الاحتكاريّة، فإنّ يودكسوس قدّ أسّس لخطّ ملاحيّ مباشر بين مصر والهند[6]، وأعلن عن بداية عصر جديد ومهمّ في تطوير الاقتصاد القديم، لم يُضاهيه شيء سوى التعرّف على سرّ الرياح الموسميّة، الذي كان ربّما مقروناً بهذه الرحلة نفسها[7].

وبالرغم من أهمّية رحلة يودكسوس، فإنّ هذا الخطّ الملاحيّ، بقي حكراً على عدد من السفن التجاريّة اليونانيّة. إذْ استغرقت الرحلة بين مصر والهند حوالي عشرة أسابيع. هذه الرحلة كانت طويلة ومُكلفة وخطرة، كما كانت هناك ضرائب جمركيّة، بلغت قيمتها حوالي رُبع قيمة المُنتجات في مصر، وحوالي خُمسها في الهند[8]. هذه الظروف والشروط التجاريّة دفعت التجار اليونان والهنود لكي يتقابلوا في موانئ تقع في مُنتصف الطريق بين مصر والهند، و يتبادلوا البضائع

1 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p25.
٢ مولاي رشيد(المُصطفى): المغرب الأقصى عند الإغريق واللاتين من القرن السادس قبل الميلاد إلى القرن السادس الميلاديّ، شركة المدراس للنشر والتوزيع، الدار البيضاء، ١٩٩٩م، ص٢٢.
٣ عبد العليم(مصطفى كمال): تجارة الجزيرة العربيّة مع مصر، ص٢٠٥.
4 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p77.
5 Rostovtzeff. M; op, cit, p926.
6 Smith. M. A; op, cit, p146.
٧ حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٦٧.
8 India: Arthasastra, II. 22.

حيث أجور الميناء كانت مُنخفضة أو غير موجودة أبداً. إحدى أماكن الالتقاء أو الاجتماع المُبّكرة هذه كانت جزيرة سقطرى قرب القرن الأفريقيّ[١]. وبخصوص أماكن الالتقاء هذه، يورد ديودوروس الصقلّي، نقلاً عن أغاثارخيدس: " في هذه الجزر تستطيع رؤية السفن التجاريّة، والكثيرون يأتون من الهند، حيث أسّس الإسكندر مرفأ على نهر الهند، إلى هذا المكان(يقصد سقطرى)"[٢].

وبعد فترة قصيرة، انتقلت مُعظم هذه التبادلات التجاريّة الوسيطة إلى ميناء عدن على الساحل الغربيّ لليمن. وهو ما يبدو صداه واضحاً في دليل البحر الإريثيري، عندما أورد أنّ عدن كانت في الأوقات السابقة مدينة مُزدهرة، على اعتبار أنّها كانت مركزاً لالتقاء السفن والبضائع القادمة من الهند شرقاً ومن مصر شمالاً[٣]. ومع حلول منتصف القرن الأوّل قبل الميلاد، أنهت أغلب السفن اليونانيّة رحلاتها في عدن، حيث التقوا مع التجار الشرقيين للحصول على السلع الهندية. في هذا العصر، بضعة سفن بطلميّة فقط كانت تتحمل خطر القرصنة وخطر العواصف، للقيام برحلة بحريّة كاملة من مصر إلى الهند[٤]. وهو ما قد يُبرّره قول الجغرافيّ استرابون أنّه في الأوقات المُبكّرة لم يكن هناك أكثر من ٢٠ سفينة، تجرؤ على الإبحار أبعد من خليج عدن[٥].

ويبدو أنّ اهتمام البطالمة بالبحر الأحمر والملاحة فيه لم يكن مصلحيّاً فحسب، بل رافق السلالة البطلميّة كمرافقة الإنسان لظلّه. فكان قدراً محتوماً فرضته الظروف التي عاشتها تلك السلالة اليونانيّة، وهي تحتضر في أواخر عصرها. ذلك أنّه وبعد الهزيمة التي مُني بها القائد الرومانيّ ماركوس أنطونيوس، وحليفته كليوباترة السابعة[٦]، الملكة البطلميّة وساحرة عظماء روما، في معركة أكتيوم(Actium)[٧] عام ٣١ق.م أمام القائد أوكتافيوس (Octavian)[٨]، قامت كليوباترة

---

1 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p77.

2 Diodorus Siculus; Library of History, III, 47.

3 P. M. E; XXVI.

4 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p26.

5 Strabo; the Geography, XVII, 1. 3.

٦ آخر ملكة على مصر البطلميّة، حكمت مصر من العام ٥١ حتّى العام ٣٠ ق.م، وقع يوليوس قيصر في حبّها وأنجب منها ولد سُمّي قيصريون، زارت روما عام ٤٤ ق.م، وبقيّت فيها حتّى اغتيال يوليوس قيصر فعادت إلى مصر، أحبّت أنطونيوس وقاتلت معه ضدّ أوكتافيوس في معركة أكتيوم عام ٣١ ق.م لتنتحر بعد هزيمتها فيها في العام ٣٠ ق.م . انظر:
كحيلة(محمود): كليوباترة البطلميّة في الثقافة العالميّة، دوريّة كان التاريخيّة، العدد الرابع ، حزيران،٢٠٠٩م ،ص٧- ١٥.

٧ أحّد المعارك الفاصلة في التاريخ الرومانيّ، جرت في العام ٣١ ق .م بين أسطول أوكتافيوس الذي كان يقوده صديقه ماركوس أغريبا(Marcus Agrippa) وبين أسطول أنطونيوس وحليفته كليوباترة .جرت المعركة في خليج أكتيوم عند مدخل أمبراكيا(Ambracia)، وانتهت بهزيمة أسطول أنطونيوس وكليوباترة. وبالرغم من أنّ نصر أكتيوم لم يكن نصراً عسكريّاً حاسماً إلّا أنّه كان نصراً سياسيّاً كبيراً . للمزيد انظر :
Tarn. W. W; The Battle of Actium, J. R. S, No 21, 1931, pp 172 -200, p180.

8 Shotter. D; Augustus Caesar, Routledge, London: New York, 1991,p 27.

بمحاولة عمليّة يائسة لتنجو بنفسها مع ولدها قيصريون (Caesarion)[١]. فتذكر المصادر الكلاسيكيّة أنّها قامت بمحاولة لسحب بعض السفن المُتبقّية من أسطولها في البحر المُتوسّط عبر برزخ السويس(Suez) إلى البحر الأحمر[٢].

وقد اختلفت آراء الباحثين في هدف الملكة البطلميّة، من وراء هذا المشروع الذي وصفه بلوتارخوس(Plutarch) بـ" الجريء و الغريب"[٣]. فرأى بعضهم أنّ الهدف منه كان إيجاد ملجأ يحميها في مكان ما في أثيوبيا[٤]. وهو احتمال قد يتضاءل أمام حقيقة أنّ كليوباترة كان بإمكانها الوصول مع أموالها إلى أثيوبية برّاً. ورأى البعض الآخر أن هدفها كان مملكة الحميريّين في اليمن[٥]. في حين ذهب فريق ثالث إلى أنّها كانت تريد الذهاب إلى الهند مع أموالها وبصحبة عدد من رجالها المؤتمنين[٦].

وبغضّ النظر عن هدف مشروع كليوباترة، فإنّ هذا المشروع قد آل إلى الفشل، إذْ قامت السفن التابعة لمملكة الأنباط ، بتحريض من حاكم سورية الرومانيّ، كوينتوس ديدوس(Quintus Didius)، بالهجوم على السفن البطلميّة أثناء رسوّها في البحر الأحمر ودمّرتها[٧].

هذا التصرّف النبطيّ أنهى حلم كليوباترة الأخير بالهرب، وبتأسيس حُكم بطلميّ في الشرق البعيد إلّا أنّ الملكة كليوباترة، بعزمها وشخصيّتها الفذّة، رفضت الاستسلام، إذْ ظلّت تُخطّط لإرسال ابنها قيصريون إلى الهند مع عدد من المُستشارين وكمّية كبيرة من الأموال[٨].

قيصريون هذا، كان وريث الحُكم البطلميّ و ابناً، غير شرعيّ، ليوليوس قيصر، لذلك فإنّه كان

كذلك: سويدان(قاسم محمد): تاريخ ملكات الشرق، تقديم ومراجعة: محمد محفل، دار كنان للطباعة والنشر، دمشق، ٢٠١٤م، ص٢٢٧- ٢٢٩.

[1] Smith. M. A; op, cit, p148.

[٢] النُقطة التي تتناول مُحاولة كليوباترة الهروب من مصر إلى منطقة ما على ساحل البحر الأحمر عالجها كُلّ من بلوتارخوس في موسوعته" السير المُتقابلة"، وديو كاسيوس في كتابه" التاريخ الرومانيّ". وكلاهما اتّفقا على نُقطة محاولتها الهرب، وأنّ الأنباط هُم من قاموا بإحراق السفن التي حضّرتها للقيام بتلك الرحلة البحريّة. مع فارق أنّ بلوتارخوس ذكر أنّها كانت تُخطّط للإبحار إلى ما وراء حدود مصر. وهو ما دفع بعض الباحثين إلى ترجيح أنّ مقصدها كان أثيوبيا. أمّا ديو كاسيوس فذكر أنّ مقصدها كان أحّد مناطق البحر الأحمر دون ذكر موضع مُحدّد وهو ما يفتح الباب على مناطق واسعة كان بإمكان الملكة البطلميّة قصدها، ولاسيّما أنّ مُصطلح البحر الأحمر في المصادر الكلاسيكيّة كان يضمّ مناطق جغرافيّة واسعة جرى ذكرها سابقاً. للمقارنة، انظر:
Plutarchus; Antony, LXIX.
كذلك: Dio Cassius; Roman History, LI, 7.

[٣] بلوتارك(فلوطرخوس): تاريخ أباطرة وفلاسفة الاغريق، ص١٧١٨.

[4] Mahaffy. J. P; The Empire of the Ptolemies, London, 1895, p482.
كذلك: الناصريّ (سيّد أحمد): الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، ص٤٢٠، ٤٢١.

[٥] الناصريّ(سيّد أحمد): تاريخ وحضارة مصر والشرق الأدنى في العصر الهللينستيّ، ص٢٠٣.

[6] Rostovtzeff. M; op, cit, p929.

[7] Dio Cassius; Roman History, LI, 7. ; Plutarchus; Antony ,LXIX.
ويبدو أنّ الأنباط لم ينسوا للبطالمة قيامهم بإحراق سُفنهم في العام ٢٧٨ق.م أيّام بطليموس الثانيّ لذلك قاموا باستغلال هذه الفرصة للانتقام من البطالمة مُمثّلين بالمكلة كليوباترة السابعة. انظر: الناصريّ (سيّد أحمد): الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، ص٤٢٢.

[8] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p26.

يُشكّل تهديداً كبيراً لأوكتافيوس الذي كان ابناً ليوليوس قيصر بالتبنّي فقط[1]. وبما أنّ مُخطّط كليوباترة هذا قد تمّ بسريّة، لذلك فإنّ إحرازها لأيّ تقدّم من عدمه بقي مجهولاً[2]. إلّا أنّ هذا المُخطّط يبقى دليلاً قاطعاً على أنّ البطالمة قدْ تمكّنوا من كسر الاحتكار العربيّ للملاحة في المحيط الهنديّ، وتمكّنوا من فتح خطّ ملاحة مباشر من مصر إلى الهند.

على أيّة حال، لم يمضِ قيصريون كثيراً في رحلته إلى الهند، عن طريق أثيوبية، إذْ تمت تصفيته على يدّ أوكتافيوس لإزالة التهديد الذي قد يُشكّله على انفراد أوكتافيوس بالحُكم[3]. وبمقتل أنطونيوس وانتحار كليوباترة وتصفية قيصريون، تمّ ضمّ مصر إلى العالم الرومانيّ في العام ٢٧ ق.م، ونُقلت هذه الأرض، ذات الموقع المهم بين آسية وأفريقية ، والتي امتلكت سواحل طويلة على البحر الأحمر، إلى أحضان الدولة الرومانيّة[4]، التي فرضت سيادتها الكاملة على المُتوسّط وعلى ما يُقارب من ٤٥ مليون شخص[5]، كان قِسم لا يُستهان به منهم يطلب السلع اليمنيّة والهنديّة بشكل يوميّ تقريباً[6]، ممّا دفع قيادتهم السياسيّة لبدء مرحلة جديدة من الصلات التجاريّة مع اليمن والشرق البعيد لتوفير مُتطلبّاتهم من تلك السلع.

رابعاً: تعرّف اليونان على سرّ استخدام الرياح الموسميّة:

لا يُمكن إنهاء البحث في التجارة الغربيّة مع اليمن والهند في العصر الهلّلينستيّ من دون التطرّق إلى مسألة مُهمّة، وهي تعرّف البحّارة اليونانيين على سرّ استخدام الرياح الموسميّة التي تُعرف باسم المونسون(Monsoons). إذْ أنّه ليس من المُبالغة القول أنّ هذا الحدث كان أحّد أهمّ الأحداث التي حصلت في العصر الهللينستيّ، فيما يتعلّق بالملاحة المباشرة في المُحيط الهنديّ، وكان سبباً أساسيّاً في تمكنّ اليونانيين ومن بعدهم الرومان، من فتح خطّ ملاحيّ مباشر بين مصر والهند[7]، من دون الحاجة للتوقّف في عدن، من جهة، وبين الخليج العربيّ والهند من جهة أخرى[8].

١– ماهيّة الرياح الموسميّة ومواعيد هبوبها:

الرياح الموسميّة، هي رياح تهبّ في المحيط الهنديّ، كانت تعتمدّ عليها المراكب العربيّة، قبل تعرّف الغرب على سرّ استخدامها في الإبحار، من سواحل اليمن إلى موانئ غربي

---

1 Suetonius; Julius Caesar, LII. The Deified Julius, XVII .

2 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p26.

3 Plutarchus; Antony, LXXXI .

4 Augustus; The Deeds of the Divine Augustus , XXVI.

عبّر أوغسطس هنا ، في سجل إنجازاته، عن ضمّ مصر إلى الإمبراطوريّة الرومانيّة قائلاً" لقد أضفت مصر إلى حُكم الشعب الرومانيّ".

5 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p78.

٦ أبو الغيث(عبد الله): النشاط التجاري اليمني القديم وصلاته بالهند، ص١٠.

٧ ولبانك(فرانك): العالم الهيللنستي، ص٢٣٣.

٨ السلامين(زياد): الأنباط ومنطقة الخليج العربيّ، ص٩.

الهند[١]. فعند الإبحار غرباً من الهند إلى اليمن، كانت تلك المراكب تعتمد على الرياح الموسميّة الشماليّة الشرقيّة، التي تهبّ بين شهريّ تشرين الأوّل وآذار[٢]. أمّا عند السفر نحو الغرب فإنّها كانت تعتمدّ على الرياح الموسميّة الجنوبيّة الغربيّة التي كانت تتميّز بهدوئها، وكانت تهبّ في فصل الصيف في الفترة ما بين شهريّ نيسان وأيّار لتنقطع خلال شهر تموز، وتُعاود هبوبها بين شهريّ آب وأيلول[٣].

٢- التعرّف اليونانيّ على استخدامها:

في القرن الأوّل قبل الميلاد تمكّن بحّار يونانيّ يُدعى هيبالوس(Hippalus)[٤]، خلال رحلات يودكسوس(١١٨- ١٠٠ق.م)، أو بعده بقليل[٥]، من تعلّم فنّ الملاحة المُباشرة في المُحيط الهنديّ بين اليمن وغربي الهند بُمساعدة الرياح الموسميّة الجنوبيّة الغربيّة التي تهبّ في فصل الصيف بعد أنْ تعلّم فنّ الاتّجاهات في المحيط الهنديّ[٦].

لم يتمكّن اليونان، في بداية الأمر، من استثمار خطوة هيبالوس هذه، إلّا في قطع المياه الشماليّة من البحر العربيّ بين المُهرة ودلتا نهر الهند مباشرة. ولكنّ فيما بعد بدأ الربابنة اليونان يزدادون جُرأة، وأخذوا في الإبحار مُباشرة وبشكل مُستقيم من الطرف الجنوبيّ للبحر الأحمر إلى ساحل الملبار غربيّ الهند مُباشرة، دون أنْ يضطرّوا لُمحاذاة الشاطئ[٧].

هذه المعلومات، فيما يخصّ هيبالوس، لاتردّ في أيّ مصدر كلاسيكيّ سابق لدليل البحر الإريثيري، وموسوعة بليني في التاريخ الطبيعيّ، وهو ما دفع بعض الباحثين إلى تأخير هذا الحدث الهامّ حتّى عهد الإمبراطور الرومانيّ كلوديوس (Claudius) (٤١- ٥٤م)[٨]. إلّا أنّ الأغلبيّة تقول بتحديد هذا الحدث الملاحيّ في أواخر العصر البطلميّ. ومن المُمكن أنْ يكون البحّار هيبالوس قد رافق القائد يودكسوس في رحلته من مصر إلى الهند في العام١١٨ق.م[٩].

ويُورد دليل البحر الإريثيري(في القرن الأوّل الميلاديّ) قصّة البحّار هيبالوس فيقول:" كان هيبالوس أوّل ملّاح عرف الطريق المباشر إلى الهند في عرض المحيط، هذا البحّار أعطى فكرة

---

1 Smith. M. A; op, cit, pp150,151.

2 Olson. D. B; Monsoons And The Arabian sea, Sea frontiers, No. 31, 1990, p37.

٣ عُمان وتاريخها البحريّ: وزارة الاعلام والثقافة العُمانيّة، سلطنة عُمان، ١٩٧٩م، ص٩١.

4 Charlesworth, M. P; Trade Routes and Commerce of the Roman Empire. Cambridge University Press, Cambridge, 1924, p46.

٥ علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام ، ج٢،ص٢٦.

٦ حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٦٦.

٧ زيادة(نقولا): دليل البحر الإريثريّ وتجارة الجزيرة العربيّة، ص٢٦١.

8 Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p227.

9 Smith. M. A; op, cit, p161.

عن موقع الموانئ، وشكل البحر، وأدرك أنّ الرياح الموسميّة تهبّ من المُحيط على شواطئ الهند، وتهبّ موسمياً. هذه الرياح أصبحت تُدعى هيبالوس بعد هذا الملّاح"(١).

أمّا بليني(القرن الأول الميلاديّ)، فلا ينسُب الاكتشاف لشخص مُحدّد(٢)، بل يصف مراحل تطوّر معابر البحر التي جعلت الرحلة البحريّة أقصر وأكثر أماناً، والتي تبنّى خلالها الملّاحون طُرق جديدة لاستغلال الفرص التجاريّة المُتزايدة في الأسواق البعيدة، لتفادي امتدادات السواحل التي أصبحت عُرضة إمّا للقراصنة، وإمّا للنزاعات الإقليميّة(٣).

ويُقسّم بليني الرحلة البحريّة المُباشرة إلى الهند إلى سلسلة من المراحل:

" ١– الرحلة البحريّة الساحليّة القديمة، وهي التي تبعها أسطول الإسكندر العظيم. (يقصد رحلة نيارخوس وأسطوله).

٢ – قطع المسافة من العربيّة من مكان دُعي سياجروس(Syagrus)(٤) إلى ميناء باتالا على دلتا نهر الهند الكبير.

٣– الإبحار مُباشرةً من العربيّة إلى ميناء دُعي سيجروس(Sygrus) ربّما في مكان ما جنوبي باريجازا(Barygaza)(٥).

٤– الإبحار مُباشرة من البحر الأحمر إلى الموانئ الجنوبيّة في الهند(٦)." وهذه هي المرحلة التي افتتحها هيبالوس بهذا الاكتشاف. و كانت مهمة على اعتبار أنّها أوصلت التجّار إلى أرض التاميل التي أنتجت كمّيات كبيرة من السلع الكماليّة التي كانت تحتاجها الأسواق الهللينستيّة وبعدها الرومانيّة(٧).

---

[1] P. M. E; LVII.

[2] Pliny; N. H, VI, 26.

معلومات بليني عن الرياح الموسميّة الجنوبيّة الشرقيّة تُعدّ في غاية الأهمّية، إذْ حصل عليها العالِم الرومانيّ من تقرير حكوميّ رومانيّ وُضع خلال الفترة مابين ٤٨- ٥٢م. انظر :

Tchernia, A., Winds and Coins In; De Romanis, F. Manohar Publishers, 1997, p252.

[3] De Romanis. F; 'Rome And The Notia Of India: Relations Between Rome And Southern India From 30 BC To The Flavian Period', In De Romanis, F. And Tchernia, A. (Eds), (1997), Crossings: Early Mediterranean Contacts with India.: Manohar Publishers,New Delhi, 1997, pp 80- 160, pp85, 88.

[٤] سياجروس: هو رأس فرتاك اليوم على الساحل الجنوبيّ لشبه الجزيرة العربيّة بين مينائي موشكا وقنا. وكان مخزناً لتخزين اللبان قبل أنْ يتمّ شحنها إلى ميناء قنا. انظر:

Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p133.

[٥] باريجازا: هي مدينة براخ(Broach) اليوم. تقع على ساحل الهند الشماليّ الغربيّ في حوض نهر نارباداِ(Narbada). وكانت من أهمّ المراكز التجاريّة التي تعامل معها التجّار الرومان في الوقت الذي كتب فيه بليني مؤلّفه: التاريخ الطبيعيّ".

انظر: Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p180.

[6] Pliny; N. H, VI, 26.

[7] Smith. M. A; op, cit, p161.

ويبدو أنّ هذه الطرق قد أمّنت، بالفعل، مروراً بحريّاً أسرع وأسلس، لدرجة دفعت بليني للقول مُتهكّماً: " إنّ الرغبة في تحقيق المكاسب تجعل الهند أقرب وأقرب"[١].

وهنا، لابدّ من الإشارة إلى نُقطة مُهمّة، وهي أنّ هيبالوس لم يكتشف وجود الرياح الموسميّة، فقد كان العلم بوجودها وبمواسمها شائعاً بين اليونان منذ عودة نيارخوس من السند(٣٢٦/٣٢٥ق.م). وعلى فرض أنّ اليونانيين لم يكونوا على علم بهذه الرياح، فإنّ العرب كانوا قد علموها وخبروا استخدامها جيّداً، وكانوا يستطيعون القيام بالرحلة عبر المحيط الهنديّ في جميع الفصول مُستعينين في فصل الشتاء بالرياح الموسميّة الشماليّة الشرقيّة، التي توفّر أفضل الظروف للملاحة غرباً[٢]، ومُستعينين بالرياح الموسميّة الجنوبيّة الغربيّة للذهاب إلى الهند في فصل الصيف[٣]. إذْ كانت تُبحر المراكب العربيّة بالقرب من سواحل بلاد العرب الجنوبيّة إلى نقطة بعيدة شمالاً إلى عُمان بالقرب من موشكا(Moscha)(سمهرم)[٤]، أو أبعد منها قليلاً للاستعانة بتلك الرياح في الاتجاه الشرقيّ. وهذا الإبحار كان أيسر على المراكب العربيّة، المخيطة، المعروفة باسم دوس(Dows)[٥]، منه على المراكب اليونانيّة والرومانيّة ذوات الصواريّ الأربعة[٦]، إذْ كانت تلك المراكب مُزوّدة بجهاز يمتدّ من المُقدّمة إلى المؤخّرة، كما أنّ أجسام المراكب العربيّة كانت مشدودة أو مخيطة بالحبال، وكانت أدقّ تركيباً من أجسام المراكب اليونانيّة الرومانيّة المُثبّتة بمسامير، ولذلك فإنّ الرياح الموسميّة الشماليّة الشرقيّة الهادئة، كانت أكثر مُلائمة للمراكب العربيّة، من الرياح الموسميّة الجنوبيّة الغربيّة التي كانت تُلائمها المراكب اليونانيّة الرومانيّة المتينة[٧]. أضف إلى أنّ المراكب المُربّعة الشكل(على فرض أنّ اليونان كانوا يستخدمون في المُحيط الهنديّ سفُناً مُربّعة كسفنهم في البحر المُتوسّط) لا يُمكنها الإبحار إلّا مع الرياح الموسميّة الجنوبيّة الغربيّة في رحلاتها شرقاً إلى الهند[٨]. ولذلك فمن المُحتمل أنْ يكون البحّارة اليونان– الرومان قد تدرّبوا على الاستعانة بالرياح الموسميّة الجنوبيّة الغربيّة للعبور مُباشرةً عبر المحيط الهنديّ مُستغلّين الطريقة العربيّة في الإبحار ولكنّ بحذر[٩]. وعندما تبيّن

---

1 Pliny; N. H, VI, 26.

٢ حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٦٩.

٣ أبو الغيث(عبد الله): النشاط التجاري اليمني القديم وصلاته بالهند، ص٥.

٤ موشكا: ميناء مهمّ، عرفه التجّار اليونان والرومان باسم(سمهرم). كان يقوم في الموضع الذي يعرف اليوم بخور روري، ويقع خور روي على بعد نحو ميلين الى الشرق من طاقة بمنطقة ظفار من ساحل عمان الجنوبي. انظر:

Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, pp140, 141.

٥ النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٤٨

٦ عُمان وتاريخها البحريّ، ص٩١.

٧ حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٧١، ٧٢.

8 Smith. M. A; op, cit, p163.

9 Smith. M. A; op, cit, p163.

لليونانيين أنّ مراكبهم أكثر قدرة على الإبحار مع هذه الرياح، أقدموا على الاستعانة بها، بجرأة، سائرين في عرض البحر مُوغلين فيه على امتداد الساحل الجنوبيّ لشبه الجزيرة العربيّة[١].

وحقيقة أنّ هيبالوس لم يكتشف وجود الرياح الموسميّة، بل تعرّف عليها، أيّدها كُلّ من بليني ودليل البحر الإريثيري، بصورة غير مباشرة، بدليل أنّها لم يُشيرا إلى تحقيق هيبالوس لهذا الاكتشاف[٢]. وبذلك فإنّ ما حقّقه هيبالوس يتشابه إلى حدّ كبير مع ما حقّقه البرتغاليون بدورانهم حول رأس الرجاء الصالح في العام ١٤٩٧م. بمعنى آخر هيبالوس تعرّف على ما هو مُكتشف ومعروف قبله، ودليل البحر الإريثيري يقول صراحةً أنّ هيبالوس قد تعلّم كيفيّة استخدام الرياح الموسميّة في الإبحار إلى الهند[٣].

على أيّة حال فإنّ العرب قد تمكّنوا من الاحتفاظ بسرّ الرياح الموسميّة لفترة طويلة، هذا الاحتفاظ مكّنهم من احتكار التجارة البحريّة مع الهند، وفرض على اليونانيين استيراد السلع الهنديّة عن طريقهم حصراً[٤]. وقد يبدو هذا الاحتكار العربيّ، جليّاً، في المعلومات التي أوردها الكُتّاب الكلاسيكّيون عن محصول القرفة، فقد اعتقد جميع هؤلاء الكُتّاب، واهمين، طبعاً باستثناء بليني، أنّ القرفة تنمو في الجزيرة العربيّة[٥]، في حين أنّ الدراسات النباتيّة الحديثة تُشير إلى عدم نمو القرفة في الجزيرة العربيّة، وأنّها هنديّة، أو صينيّة الأصل، وبعضها ينمو في شرقيّ أفريقيا ولاسيّما في مناطق الصومال، وكان العرب يجلبونها ويقومون بإعادة تصديرها مع بقيّة مُنتجات بلادهم من السلع العطريّة[٦].

إلّا أنّ العرب كانوا عاجزين عن الاحتفاظ بسرّ الرياح الموسميّة، كسرّ تجاريّ، كعجزهم عن إخفاء الشمس والقمر، إذْ سعى اليونانيون، جاهدين، للوصول إلى هذا السرّ، حتّى تمكّن

---

١ أحمد ملاعبة(نهاية عبد الرحمن): دور ممالك الجزيرة العربيّة في التجارة الدوليّة بين القرن الأوّل قبل الميلاد والقرن الثالث الميلاديّ، رسالة ماجستير بإشراف: سلامة النعيمات، كلّية الدراسات العليا، الجامعة الأردنيّة، ١٩٩٥م، ص١١٠.

2 P. M. E; LVII. ; Pliny; N. H, VI, 26.

3 P. M. E; LVII.

٤ زيادة(نقولا): دليل البحر الإريثريّ وتجارة الجزيرة العربيّة، ص٢٦٠.

٥ للاطلاع على اجماع الكُتّاب الكلاسيكيين عند نُقطة نمو القرفة في اليمن انظر:

Herodotus; Histories; III, 107.

كذلك: Arrian; The Anabasis, VII, 20.

كذلك: Theophrastus; Enquiry in to plants, IX, 4.

كذلك: Strabo; the geography , XVI, 4, 19.

كذلك: Diodorus Siculus; Library of History, II, 49.

أمّا بليني فنفى وجود القرفة في اليمن صراحةً، إذْ أورد: " هذا الشعب ليس لديه القرفة" . وتأكيد بليني، الصارخ على عدم وجود القرفة في اليمن ينهض دليلاً على تطوّر المعلومات الجغرافيّة عن اليمن لدى العلماء في القرن الأوّل الميلاديّ، وقد يكون دليلاً على وصول الرومان إلى الموطن الحقيقيّ الذي تنمو فيه القرفة في الهند. انظر: Pliny; N. H, XII, 41.

٦ النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٤٦.

هيبالوس من معرفته، وفتح المجال واسعاً للبحّارة اليونانيين، ومن بعدهم الرومانيين الذين بدؤوا يُبحرون مُباشرة من موانئ مصر إلى موانئ الهند، وهو ما سيتم مُعالجته في الفصل الثالث من هذه الأطروحة.

٣– أثر التعرّف اليونانيّ على استخدام الرياح الموسمية:

لقد كان للتعرّف اليونانيّ على سرّ استخدام الرياح الموسميّة نتائج مًهمّة بقيت آثارها لعدّة قرون تالية، إذْ فقدت الطُرق البرّية أهمّيتها لصالح الطُرق البحريّة. وفقدت موانئ أهمّيتها لصالح موانئ أخرى. وفقدت شعوب ودول سيطرتها على التجارة الدوليّة لصالح دولٍ أخرى. وتفصيل ذلك كالآتي:

تمكّن البحّارة اليونان، ومن بعدهم الرومان من فتح خطّ ملاحيّ مُباشر بين موانئ مصر والهند[١]. فأصبح الجدول الزمنيّ لتنقّل السفن على النحو التاليّ:

تُغادر السفينة الميناء المصريّ في شهر تمّوز، فتخرج من البحر الأحمر في شهر آب، وعندها تدفع بها الرياح الموسميّة الصيفيّة الشماليّة الشرقيّة من أحّد الموانئ التالية من قنا أو عدن أو رأس جاردافوي إلى ساحل ملّبار غربيّ الهند، أو جزيرة سيلان(سريلانكا)، فتصل بعد رحلة تستغرق حواليّ الأربعين يوماً. وفي الشتاء تعود السفن التجاريّة مُستفيدةً من الرياح الموسميّة الجنوبيّة الغربيّة[٢].

هذا الخطّ الملاحي المُستجدّ أدّى بدوره إلى فقدان عدد من الموانئ لأهميّتها لصالح موانئ أخرى. فَفَقَد مينائي أوكليس وعدن أهميّتهما كنقطة لالتقاء التجّار العرب مع التّجار الهنود واليونان فَفَقد العرب بالتاليّ احتكارهم للملاحة البحريّة في المحيط الهنديّ[٣]. وهذه النتيجة تبدو بوضوح في ما أورده دليل البحر الإريثيري، من أنّه وقبل قيام الرحلات المبُاشرة بين مصر والهند، كان ميناء عدن محطّة تجاريّة مُهمّة، تُشبه مدينة الإسكندريّة بنشاطها، أمّا في زمانه، أيّ خلال النصف الأوّل من القرن الأوّل الميلاديّ، فإنّ عدن باتت مُجرّد محطّة تنزل بها السفن للتزوّد بالمياه العذبة[٤].

كما كان للتعرّف على سرّ استخدام الرياح الموسميّة أثر كبير في النهضة التجاريّة التي شهدتها موانئ مصر الشرقيّة، كموانئ برنيكي وميوس هرموس، فغدت هذه الموانئ تعجّ بحركة تجاريّة

---

[١] حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٦٦.

[٢] زيادة(نقولا): دليل البحر الإريثريّ وتجارة الجزيرة العربيّة، ص٢٦١.

[3] Smith. M. A; op, cit, pp163, 164.

[4] P. M. E. XXVI.

لم يكتفِ دليل البحر الإريثري بوصف عدن على أنّها مُجرّد قريّة، بل وسّع وصفه هذا ليشمل أوكليس كذلك، فوصفها هي الأخرى بقريّة، وبالمحطّة للتزوّد بالمياه العذبة. انظر:

P. M. E; XXV.

نشطة تراوح مجالها، بين اليمن جنوباً والهند، وما يليها إلى الشرق شرقاً. وهو ما يبدو واضحاً في ما أورده الجغرافي استرابون من أنّه وفي الأوقات المُبكّرة، أيّ في العصر البطلميّ، لم يكن عدد السفن التجاريّة التي تنطلق من ميناء ميوس هرموس المصريّ نحو الهند تتجاوز العشرين سفينة، أمّا في أيّامه فقد وصل عدد تلك السفن إلى ١٢٠ سفينة[١].

كما كان للتعرّف اليونانيّ على الرياح الموسميّة، أثر كبير في فقدان الطُرق البرّية، العابرة للجزيرة العربيّة، لجزء كبير من أهمّيتها لصالح الطُرق البحريّة، ممّا أثّر على حركة القوافل في المسالك البريّة التي بقيت حتّى عهد هيبالوس هي الوسيلة الأولى في نقل سلع ومنتجات العالم القديم[٢].

وفي هذا المجال يُورد جيلين باورسوك أنّ أحّد الأسباب التي دفعت الأنباط إلى القيام بأعمال القرصنة في البحر الأحمر، كان تعرّف البطالمة اليونان على الرياح الموسميّة، وفتح خطّ ملاحيّ مُباشر بين الشرق وموانئ مصر، مما انعكس على الاقتصاد النبطيّ الذي كان يحتكر السلع العطريّة عبر سيطرته على النهاية الشماليّة لطريق البخّور البرّي، ويحتكر النقل البحريّ عبر ميناءي لويكي كومي و أيلة[٣].

هذا ولم تنحصر آثار تعرّف اليونانيين على سرّ استخدام الرياح الموسميّة على اليمن، وبحر العرب، بل تعدّت ذلك إلى الخليج العربيّ، إذْ شهدت مدينة الجرهاء، على الساحل الشرقيّ للخليج العربيّ، بين نهاية القرن الأوّل الميلاديّ وبداية القرن الثانيّ الميلاديّ، تدهوراً كبيراً في مكانتها التجاريّة نتيجة قيام رحلات تجاريّة مُباشرة في الخليج العربيّ بين مدينة خاراكس(ميسان) والهند، ففقدت بالتاليّ هذه المحطّة التجاريّة المُهمّة لمكانتها لصالح خاراكس أولاً، ومدينة تدمر ثانياً[٤].

وتوسّعت آثار التعرّف على الرياح الموسميّة، حتّى وصلت إلى المطبخ المنزليّ في البيوت اليونانيّة، والرومانيّة بعدها. إذْ وكنتيجة مُتّصلة لسهولة وصول التجّار الغربيين إلى موطن البهارات والفلفل في الهندّ، فإنّ تلك البهارات غَزَتْ المطبخ لدى الشعوب الغربيّة، وأصبح يدخل في كثير من وصفات الطعام اليونانيّة المتأخّرة والرومانيّة[٥].

---

1 Strabo; the Geography, XVII, 1, 3.

٢ شرف الدين(أحمد حسين): مسالك القوافل التجاريّة في شمال الجزيرة العربيّة وجنوبها، سلسلة دراسات في تاريخ الجزيرة العربيّة، الكتاب الثاني، جامعة الملك سعود، ١٩٨٤م، ص٢٥١- ٢٥٧، ص٢٥١، ٢٥٢.

3 Bowersock. G.W; Roman Arabia, Harvard University Press, Cambridge: London, 1983, p21.

٤ السلامين(زياد): الأنباط ومنطقة الخليج العربيّ، ص٨.

٥ كوفمان(كاثي. ك): الطبخ في الحضارات القديمة، ترجمة: سعيد الغانميّ، هيئة أبو ظبي للسياحة والثقافة، ابو ظبيّ: الإمارات العربيّة المُتّحدة، ٢٠١١م، ص٢٣١.

خامساً: السلع التجاريّة التي جلبها العالم الهللينستيّ من اليمن والهند:

ممّا لاشكّ فيه أنّ المواد العطريّة من بخّور، ومُرّ، وقرفة، وتوابل أخرى مُتنوّعة كانت على رأس السلع التجاريّة، التي أنتجتها اليمن والهند، وكانت موضع طلب دائم من جميع شعوب العالم القديم. يُضاف إلى هذه المواد العطريّة، حيوانات لاقت شُهرة كبيرة في العصر الهللينستيّ، ربّما لم يُضاهيها أيّ نوع آخر من الحيوانات في مجال الحرب والصراعات العسكريّة، هذه الحيوانات كانت فيلة الحرب الهنديّة و نظيراتها من الفيلة الأفريقيّة.

١- المواد العطريّة* :

يمتدّ الشاهد التاريخيّ على تجارة المواد العطريّة عميقاً نحو الماضي البعيد، إذْ كان للبخور قيمة كبيرة في العصور القديمة إلى درجة أنّه عُرف بغذاء الآلهة[١]. فعرف **المصريّون القدماء** أهميّة الطيوب، واستعملوا القيم الطبّية والعلاجيّة لهذه المواد في تحنيط الموتى، بالإضافة إلى قيامهم بحرق البخّور في المراسم الدينيّة[٢].

وقدّم المؤرّخ اليونانيّ هيرودوت وصفاً لعمليّة التحنيط لدى المصريين القدماء، وخلال وصفه يبدو واضحاً أهمّية المُرّ، في تحنيط الموتى لدرجة أنّه قسّم هذه العمليّة، بحسب تكاليفها، إلى ثلاثة أنواع، أغلاها تكلفة النوع الذي يُستخدم فيه المُرّ. فيقول هيرودوت في وصف النوع الأوّل من عملية التحنيط وهو الأغلى ثمناً: " يستخرجون جزءًا من المخ عن طريق الأنف بوساطة حديدة معقوفة، ويستخرجون الجزء المتبقي بوساطة عقاقير يصبّونها في الرأس، ثم يشقّون الخاصرة بحجر خشبي حادّ، ويستخرجون كلّ الأحشاء، وينظّفونها، ويغسلونها بنبيذ التمر، ثم يطهّرونها بالطيوب المسحوقة، ثم يملؤون جوف البطن بالمُرّ المسحوق الناعم، ويكون من النوع النقي، ثم مسحوق القرفة، وسائر أنواع الطيوب، ويخيطون الشق، ثم يُملّحون الجثة بتغطيتها بـ**(النطرون)** ويبقونها سبعين يوماً، ولا يجوز أن تبقى في الملح المذكور أكثر من هذه المدّة. وبعد انقضاء هذه المدّة يغسلونها ويلفونها بلفائف قطنية مصمغة بالصمغ العربي، وهم يستعملون هذا الصمّغ غراءً. ثم يأخذ أقارب الميّت الجثة، ويصنعون لها هيكلاً من الخشب على شكلها، ويضعونها فيه، ويجعلونها في قاعدة معدّة لهذه الغاية، ويقيمونها مسندة إلى الحائط، وهذه أفخر طرق التحنيط"[٣]. من كلام هيرودوت يبدو واضحاً أهمّية الطيوب في مصر القديمة ليس في التطيّب

* سيتم في هذه الفقرة دراسة أهمّية المواد العطريّة في حياة الحضارات التي سبقت الحضارة الرومانيّة، أمّا عن إنتاج هذه المواد، وأنواعها، وأسعاراها، وكُلّ مايتعلّق بجوانبها المُختلفة فسيتمّ بحثه في فصل الواردات الرومانيّة من اليمن والشرق.

[1] Diodorus Siculus; Library of History, III, 46.
[2] Byl. S. A; op, cit, pp22, 23.
[3] Herodotus; Histories; II, 85.

وتقديمها كقرابين للآلهة فحسب، بل و في الطقوس الجنائزية وتحنيط الموتى أيضاً. وبناءً عليه يتّضح سبب تسمية المصريين القدماء للبلاد التي تنتج الطيوب بـ "الأرض المقدسة"[١].

وحفظت الآثار المصريّة شاهداً مُهمّاً على تجارة الطيوب المُبكّرة، التي تعود إلى عهد الملكة المصريّة حتشبسوت، التي أرسلت بعثة تجاريّة إلى بلاد البونت للحصول على اللبان[٢]. وبالفعل عادت هذه البعثة البحريّة بـ٣١ شجرة لبان[٣]. ويبدو أنّ الملكة المصريّة قد قامت بمحاولة إنبات اللبان في مصر إلّا أنّ مُحاولتها فشلت نظراً إلى أنّ اللبان يحتاج إلى ظروف مُناخيّة مُعيّنة، لا تتوفرّ إلّا في اليمن، وبعض مناطق شرقي الصومال وجزر الهند[٤].

وفي بلاد ما بين النهرين، استخدم البابليّون القدماء البخّور في الطقوس الدينيّة، كما أن الأغنياء من البابليين بخّروا أنفسهم قبل ممارسة الجِماع، وهو ما أشار إليه هيرودوت، إذْ أورد أنّ الرجل وزوجته، قبل عملية الجماع، كان يجلس كل منهما أمام الآخر، وتحت كل منهما مِبخرة يفوح منها البخور[٥].

ودفعت أهميّة البخور ملوك الفرس لتقاضي الضريبة من العرب، على شكل كمّيات كبيرة من البخور. إذْ يذكر هيرودوت أنّ العرب كانوا، في زمانه، يُعطون ملك الفرس داريوس(Darius) كل سنة ألف تالانت[٦] من البخور على سبيل الهدية (ضريبة)[٧]. وبحلول القرن الخامس قبل الميلاد، كانت الإمبراطوريّة الفارسيّة تستهلك كمّيات كبيرة من البخور الذي كان يُحرق في بابل على المذبح الذهبيّ للإله بعل(Bel)[٨].

أمّا الإغريق فقد عرفوا همُ أيضاً أهمّية البخور، والمواد العطريّة، فاستخدموها في المراسم الدينيّة. ووصلت أهميّة البخّور لدى الإغريق، إلى درجة أنّه وفي حوالي العام ٥٠٠ ق.م، أوصى الفيلسوف وعالم الرياضيات الكبير فيثاغورث(Pythagoras)(٥٧٠– ٤٩٨ ق.م) المُصلّين أنْ

---

[1] Naville. E; op, cit, p15.

[2] Sidebotham. S. E; op, cit, pp152- 156.

[3] Glenister. C. L; op, cit, pp4- 44.

[4] Shackley. M; op, cit, p2.

[5] Herodotus; Histories, I, 198.

[6] التالانت : وحدة وزن يونانية تساوي ٢٦ كيلو غرام تقريباً. والتالانت البابليّ يُقدّر بـ ٣٠ كيلو غرام انظر:
McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p194.
Groom.N; Frankincense and Myrrh, A study of the Arabian incense trade, Longman, librairie du Liban, London and New York , 1981. p60.

[7] Herodotus; Histories; I, 183. ; Pliny; N. H, XII, 40.

[8] Badria. F. A; Frankincense (Heaven’s Gift) - Chemistry, Biology, and Clinical Applications, Pharmacognosy Department, Faculty of Pharmacy, Mansoura University, Mansoura, Egypt, 2015, pp3- 22, p4

يُحرقوا البخّور للتقرّب من الإله بدلاً من تقديم القرابين أو التضحية بالحيوان[1]، كما استخدمت النساء في بلاد اليونان اللبان كمعجون عطريّ استعملنهُ كمادّة تجميليّة للجسم[2].

وكما هو الحال مع الملكة المصريّة حتشبسوت، قام اليونانيون بمحاولة لإنبات اللبان في بلادهم، إلّا أنّ مُحاولتهم أيضاً باءت بالفشل كما باءت مُحاولة حتشبسوت قبلهم[3].

وعُرف عن الإسكندر الأكبر أنّه كان من أكثر اليونان حرقاً للبخّور تكريماً للآلهة، هذا البخّور الذي دفعه إلى التفكير بصورة جدّية في السيطرة على جزيرة العرب أو على الأقلّ موانئها الهامّة. وشهد عصر هذا الفاتح المقدونيّ زيادة في ثراء المُجتمعات اليونانيّة، ترافقت مع زيادة في الطلب على السلع الشرقيّة، وفي هذه الفترة بدأ الفلفل من شمالي الهند يدخل في وصفات الطعام في البيوت اليونانيّة[4].

وبطبيعة الحال، فإنّ المواد العطريّة كالبّخّور واللبان، قد حافظت على أهمّيتها خلال العصر الهللينستيّ، إلّا أنّ استخدامها اقتصر على معابد الآلهة وكهنتها، وهو ما بدى واضحاً في الهدايا التي قدّمها الملك سلوقس الأوّل وولده أنطيوخس الأوّل لمعبد ديديما في ميليتوس[5]. وفي نقش التاجر اليمنيّ زيد إيل، الذي تمّت الإشارة إليه سابقاً، والذي كان يعمل في استيراد البخّور والمُرّ لصالح المعابد في مصر البطلميّة[6]. ووصلت أهمّية هذه المواد العطريّة لدرجة، دفعت سلوقس الأوّل لمُحاولة زراعتها في سورية، إلّا أنّ مُحاولته باءت بالفشل، على اعتبار أنّ تلك المواد العطريّة تحتاج لظروف مُناخيّة لا تتوفّر إلّا في مواطنها الطبيعيّة[7]. أمّا التوابل الهنديّة فبقي استخدامها قليلاً حتّى تعرّف هيبالوس على سرّ استخدام الرياح الموسمّية، لِتصبح بعدها عُنصراً أساسيّاً في الأطعمة اليونانيّة[8].

٢– الفيلة:

من أهمّ المُنتجات الحيوانيّة، التي استوردها العالم الهللينستيّ كانت فيلة الحرب، التي قامت بدور كبيرٍ في الحروب التي خاضها ملوك ذلك العصر. دورٌ استمرّ حتّى العام ١٨٨ق.م، تقريباً، عندما حُرمت الدولة السلوقيّة من اقتناء الفيلة في جيشها، بعد هزيمتها في معركة مغنيزيا، عام ١٨٩ق.م، أمام الرومان وعقد معاهدة أباميا (Apamia)[9]. كما كانت الفيلة سبباً أساسيّاً

---

1 Diogenes Laertius; Life of Pythagoras, VIII, 8.

2 Crone. P; Meccan Trade and the Rise of Islam, Princeton, 1987, p17.

3 Theophrastus; Enquiry in to plants, IX, 4.

٤ كوفمان(كاثي. ك): الطبخ في الحضارات القديمة، ص١٦٦.

5 Wells. C. B; op, cit, pp33- 35.

٦ الناصريّ (سيّد أحمد): الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، ص٤١٢.

7 Shackley. M; op, cit, p2.

٨ كوفمان(كاثي. ك): الطبخ في الحضارات القديمة، ص٢٣١.

٩ العابد (مفيد رائف) : دراسات في تاريخ الإغريق، ص٢٨٤. ومُعاهدة أبامية(في فريجيا في أسية الصغرى) وقُعت بين الرومان و أنطيوخس الثالث عقب هزيمة الأخير في معركة مغنيزيا عام ١٨٩ق.م انظر:

في قيام العلاقات بين السلوقيين والممالك الهنديّة، عدا عن كونها سبباً أساسيّاً في تنشيط بطالمة مصر للمواصلات عبر البحر الأحمر، لجلب الفيلة الإفريقيّة ومواجهة القدرات القتاليّة للفيلة السلوقيّة.

لقد كان لفيلة الحرب، التي يبلغ وزنها حوالي خمسة أطنان، حضور مُرعب في ساحات المعارك القديمة، وقامت بدور يوازي الدور الذي تقوم به الدبابات في الوقت الحاضر[١]. إذْ تمتلك الفيلة طبقة جلديّة قاسية تحميها من السهام والأسلحة الحادّة[٢]، كما أنّها تمتلك أنياباً ضخمة جعلتها، مع حجمها الكبير، تُمزّق قوّات المُشاة في الجيوش المُعاديّة، أضف إلى ذلك التأثير الكبير الذي كان يُحدثه صُراخها المُدوّي، ورائحتها القويّة على سلاح الفُرسان في الجيوش المواجهة لها.

هذه القدرات القتاليّة للفيلة كان يقودها ويوجّهها سائق مُختصّ، عُرف باسم الماهوت (Mahout)[٣]، كان يجلس على رقبتها، ويُوجهها نحو صفوف العدو. وقد منح وضع امتطاء الفيل المُرتفع لهذا الفيّال فرصة الرؤية الجيّدة، والحماية من أسلحة المعركة. وسجّلت معركة الهيداسيبس عام ٣٢٦ق.م، بين الإسكندر الكبير والملك بوروس الهنديّ، أوّل لقاء مُباشر للغرب مع الفيلة الهنديّة[٤]، ومنذ ذلك الحين بدأت الفيلة تأخذ حيّزاً كبيراً من اهتمام الزعماء الهللينستيين.

وخلال العصر الهللينستيّ قام المهندسون اليونانيون بتطوير القدرات القتاليّة للفيلة بإضافة درع وسلالم قتالية، تضمّنت تلك الدروع خُوذ لحماية سائق الفيل(الماهوت) من القذائف الناريّة، ودروع لساق الفيل لحمايتها من فؤوس جنود القوّات المُعادية. كما قاموا بصنع أبراج خشبيّة رُبطت على ظهور الفيلة، هذه الأبراج كانت قادرة على استيعاب ثلاث جنود مُجهّزين بحراب وأقواس ورماح[٥].

السلوقيّون من جهتم، كان لديهم وصول مُباشر إلى غابات الفيلة الهنديّة. فتمكّن الملك سلوقس الأوّل من الحصول على ٥٠٠ فيل حربيّ، بموجب المعاهدة التي عقدها مع ملك موريا تشاندراجوبتا[٦]. وعبّر الملك أنطيوخس الثاني عن تقديره لأهمّية الفيلة في انتصاره على الغال عام٢٧٥ق.م الذي حمل لقب "نصر الفيلة" بقوله: " نجاتنا هذا اليوم تعود لأولئك الوحوش الستّة عشر(يقصد الفيلة)، ولولاهم ماكنا لنعرف ماذا كان سيحلّ بنا"[٧].

Polybius; Histories, XXI, 16, 1 - 21

[١] حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٥٧.

[2] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p74.

[٣] العابد (مفيد رائف): سوريا في عصر السلوقيين من الإسكندر حتى بومبيوس(٣٣٣- ٦٤ق.م)، ص٢٠٣

[4] Curtius Rufus; History Of Alexander The Great, VIII, 14.

[5] Kistler. J. and Lair. R; War Elephants, Praeger, 2007, pp10, 20, 34, 136.

[6] Avari. B; op, cit, p107.

[7] Bevan. E. R; op, cit, p143.

كما حرص خلفاؤه على الاستمرار في تأمين تلك الفيلة كلّما سنحت الفرصة. فمن ضمن بنود الاتّفاق الذي عقده الملك أنطيوخس الثالث في العام ٢٠٦ق.م مع سوفاجاسينوس الهنديّ، كان حصوله على ١٥٠ فيل من فيلة الحرب[١]، هذه الفيلة التي حُرّم على جيشه اقتنائها، بموجب بنود معاهدة أبامية مع الجمهوريّة الرومانيّة. وبالرغم من الحظر الرومانيّ على هذه الفيلة، فإنّ الملك أنطيوخس الرابع لم يتوانَ عن عرض مخزونه منها في احتفالات دافنه عام ١٦٧ق.م[٢]، وعلى مرأى من الوفد الرومانيّ الذي حضر تلك الاحتفالات[٣].

كما قام الملوك السلوقيّون بتخصيص مناطق لتربية تلك الفيلة وإطعامها، والتي كان أهمّها مدينة أبامية[٤]. وأورد استرابون أنّ سلوقس الأوّل كان يُربّي في أبامية (٥٠٠) فيل بالإضافة إلى عدد كبير من الخيول[٥].

البطالمة من جهتهم، لم يكونوا ليسمحوا للجيش السلوقي بالتفوّق عليهم، لذلك عمدوا إلى مبدأ، توازن الرعب، فأدخلوا الفيلة إلى معاركهم. والمصدر الذي توجّهوا إليه كانت الغابات الأفريقيّة[٦]، فلجؤوا إلى إرسال البعثات الاستكشافيّة الواحدة تلو الأخرى، وإقامة قواعد مُتقدّمة للحصول على الفيلة الأفريقيّة، وموانئ على طول ساحل البحر الأحمر الغربيّ، وإلى بناء حظائر عملاقة لاستيعاب تلك الفيلة وتدريبها على القتال. كما قام بطليموس الثاني بإرسال مبعوث من طرفه إلى الهند للحصول على سائقين ومُدرّبين لفيلته الأفريقيّة[٧].

وقد أُشير سابقاً إلى أنّه وبعد أنْ توقّف السلوقيّون عن استخدام الفيلة في حروبهم، خلال القرن الثاني قبل الميلاد، فإنّ البطالمة هم أيضاً تركوا عملّيات صيد الفيلة، إلّا أنّهم أوجدوا، من غير قصد، بنية تحتيّة لتجارة شرقيّة مُزدهرة، شاء القدر أنْ يكون المُستفيد منها، الرومان وليس البطالمة.

---

١ رستم(أسد): تاريخ اليونان من فيليبوس المقدوني إلى الفتح الروماني ، ص٤٠. كذلك:
Ravchaudhuri. H;op, cit, p195.

2 Polybius; the Histories, XXXI, 3- 4.

٣ العابد (مفيد رائف): سوريا في عصر السلوقيين من الإسكندر حتى بومبيوس(٣٣٣- ٦٤ق.م)، ص٢٠٢، ٢٠٣.

٤ أبامية: تقع في الجمهوريّة العربيّة السوريّة اليوم على بُعد حوالي ٥١كم شمال غربي مدينة حماه. يمرّ بالقرب منها وإلى الغرب نهر العاصي على بُعد حوالي ٣كم. وتُعرف خرائبها اليوم باسم قلعة المضيق. انظر: العابد (مفيد رائف) : دراسات في تاريخ الإغريق، ص٣٠٦.

5 Strabo; the Geography of Strabo, XVI, 2, 10.

6 Bannikov. A; War Elephants of the Indian and the African Origin in the Classical Literature, Middle-East Journal of Scientific Research, No. 21 (2) Saint Petersburg, Russia: pp396- 400, 2014,p 398.

7 Tarn . W. W; Ptolemy II , op, cit, p250.

الفصل الثاني:

التجارة الرومانيّة مع اليمن عبر الطُرق البرّية والبحرية

١- موانئ البحر الأحمر المصريّة الطرق الصحراوية.

أ- ميناء كليوباتريس.

ب- ميناء فيلوتريس.

جـ- ميناءَي ميوس هرموس، وليوكوس ليمن.

د- ميناء نيقيسيا.

هـ- ميناء برنيكي.

و- الطرق الصحراويّة بين موانئ التجارة الشرقيّة ومدينة كوبتوس على النيل.

٢- مدينة كوبتوس ودورها في تجارة روما مع اليمن والشرق.

٣- خطّ سير الرحلة التجاريّة الرومانيّة إلى موانئ اليمن.

٤- الموانئ والمحطّات التي تعامل معها التجّار الرومان.

أ- ميناءُ لويْكِي كومي.

ب- ميناء أيلة (العقبة).

جـ- ميناء مُخا(موزا).

- الصادرات الرومانيّة إلى ميناء مُخا.

د- ميناء أوكليس.

هـ- ميناء عدن.

و-ميناء قنا.

- الصادرات الرومانيّة إلى ميناء قنا.

ز- جزيرة سقطرى.

رابعاً: تطوّرات التجارة الرومانيّة مع اليمن عبر طريق البحر الأحمر في القرن الثاني الميلاديّ.

أ- قناة تراجان.

ب- القاعدة الرومانيّة في جزيرة فرسان.

مُقدّمة:

" إنّ بلادَ العربِ لا تستطيع أن تُنتج في سنة كاملة، تلك الكمية الضخمة من الطيوب التي كان يُحرقها الإمبراطور نيرون في يوم واحد في مراسيم جنازة زوجته بوبّيا (Poppaea). ثمّ أنّ هناك عددًا هائلاً من الجنائز، التي تُقام لها المراسم الجنائزية سنوياً، في كلّ مكان من العالم، والتي تُقدّم فيها الطيوب للآلهة وتُحرق خلالها أكوام من الطيوب على شرف أجساد الموتى"[1]. بهذه الكلمات عبّر العالِم الرومانيّ بليني الأكبر عن أهميّة الطيوب(البخور والمُرّ)، التي تنتجها بلاد العرب (اليمن)، في حياة الطبقة الرومانيّة الراقيّة أوّلاً، وفي حياة الشعوب القديمة بشكلٍ عامّ ثانياً.

وانطلاقاً من الأهمّية التي حازتها السلع العطريّة، التي أنتجتها اليمن، في المُجتمع الرومانيّ، فقد قامت تجارة مُربحة بين التجّار الرومان وأقرانهم اليمنيين، اعتمدت على نوعين من الطُرق: برّية أساسها الطريق المعروف بطريق البخّور، والذي كان ينتهي الفرع الشماليّ منه إلى مملكة الأنباط، وبعدها ولاية العربيّة، وبحريّة تنتهي إلى موانئ البحر الأحمر المصريّة، ومنها إلى مدينة الإسكندريّة.

وسيتناول هذا الفصل دراسة الوضع السياسيّ في اليمن عشيّة تعامل روما التجاريّ معها، ومن ثمّ سيبحث في الطرق التي سلكتها السلع اليمنيّة إلى أسواق الإمبراطوريّة الرومانيّة، وسيجري التركيز على دور مملكة الأنباط في هذه التجارة على اعتبار أنّهم لعبوا، حتّى العام ١٠٦م، دور الوسيط بين التاجر الرومانيّ واليمنيّ. مع البحث في السياسة الرومانيّة تجاه تجارتها مع اليمن، والأدلة التي قدّمتها الأبحاث الأثرية على صعود تلك التجارة وهبوطها.

كما سيتمّ إلقاء الضوء على دور موانئ البحر الأحمر المصريّة في التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق، مع دراسة الموانئ اليمنيّة التي تعامل معها التاجر الرومانيّ. هذا وستؤجّل دراسة كساد التجارة الرومانيّة مع اليمن عبر طريق البحر الأحمر خلال أزمة القرن الثالث وتعافيها مع نهايته إلى الفصل الخاصّ بتجارة روما مع الهند والصين عبر البحر الأحمر، نظراً للتداخل في الخطوط التجاريّة البحريّة أوّلاً، وعلى اعتبار أنّ الأدلة على هبوط تلك التجارة وتعافيها جاءت أغلبها من موانئ البحر الأحمر مع جزء قليل من اليمن نفسها.

أولاً: الحالة السياسية في اليمن عشيّة التبادلات التجاريّة مع روما:

تمتّعت الجزيرة العربيّة عموماً واليمن خصوصاً، بمكانة خاصّة بين مناطق الشرق القديم، وذلك لوقوعها على مُلتقى الطرق العالمية. كما احتلت مكانة هامة في مجال إنتاج المواد العطريّة، من لبان ومرّ، التي تمتّعت بأهميّة توازي أهميّة البترول في وقتنا الحاضر، نظراً لتعدد

---

[1] Pliny; N. H, XII, 41.

استخداماتها في مُناسبات كثيرة[١]، فأصبح سكّانها و قوافلهم التجاريّة، الوسيلة الأولى لحمل منتجات الشرق للغرب، والعكس، فضلاً عنْ منتجات بلادهم[٢]، فازدهرت تجارتهم، وتوفّرت لهم مقوّمات الاستقرار والرخاء، وأسّسوا عدداً من الدول المُزدهرة والمراكز التجاريّة في المناطق التي تمرّ بها الطرق التجاريّة. وقامت في جنوبي الجزيرة العربيّة ممالك عديدة، كمعين وسبأ، اعتمدت على أساس اقتصاديّ قويّ جعلها من أكثر دول المنطقة استقراراً وثباتاً[٣].

وكانت الممالك اليمنيّة القديمة، بحسب المصادر الكلاسيكيّة، تتقاسم السيطرة على أجزاء بلاد العرب السعيدة(Arabia Felix)[٤]. ففي الشمال قامت دولة معين وعاصمتها قرناو، وإلى الجنوب منها قامت دولة سبأ(Saba) وعاصمتها مأرب (Marsiaba). أمّا مملكتا أوسان وقتبان(Kitibaina)، فقد تعاقبتا النفوذ على الأجزاء الساحليّة الغربيّة، وإلى الشرق منهما كانت منطقة نفوذ دولة حضرموت (Hadramyta). أمّا آخر الممالك اليمنيّة القديمة ظهوراً فكانت مملكة حمير (Homerite)، وهي أقرب الممالك اليمنيّة عهداً بالإسلام، وشملت مناطق نفوذها في البداية الأجزاء الساحليّة الغربيّة، إلّا أنّها تمكّنت، في عهد ملوكها الأقوياء، من بسط سيطرتها على معظم أجزاء اليمن[٥].

---

١ اليزابيث مونرو: الجزيرة العربية بين البخور والبترول، ترجمة: محود محمود، مجلة الدارة، العدد الأوّل، آذار، السنة الثانية، الرياض ، ١٩٧٦، ص٣٣.

٢ كانت الطُرق والقوافل البرّية هي وسيلة النقل الأساسيّة للسلع من عصور ما قبل التاريخ حتّى تعلّم الغرب لاستخدام الرياح الموسميّة أواخر القرن الأوّل قبل الميلاد، انظر: شرف الدين(أحمد حسين): مسالك القوافل التجاريّة في شمال الجزيرة العربيّة وجنوبها ، ص٢٥١، ٢٥٢.

٣ أحمد ملاعبة(نهاية عبد الرحمن): دور ممالك الجزيرة العربيّة في التجارة الدوليّة، ص٦٣.

٤ أحمد ملاعبة(نهاية عبد الرحمن): دور ممالك الجزيرة العربيّة في التجارة الدوليّة، ص٦٣.

و ورد اسم العربيّة السعيدة(Arabia Felix) في الإشارة إلى الجزء الجنوبي من اليمن في ما أورده الجغرافي استرابون عن ايراتوسثنيس في كتابه الجغرافية فأورد استرابون، نقلاً عن ايراتوسثنيس" تمتّد بلاد العرب السعيدة(اليمن) (١٢ر٠٠٠) ستاديا =(٢٢٢٣ر٦) كيلو متر تقريباً، من الجنوب باتجاه (البحر الأطلنطي)(أيّ البحر المتوسّط). انظر:

Eratosthenes; The Geographyica, In :Strabo, The Geography Of Strabo, XVI, 4. 2 .

ومما لاشكّ فيه أنّ تسمية السعيدة جاءت انطلاقاً من الثراء الكبير الذي تمتعت به هذه المنطقة، نتيجة لاحتكارها لتجارة البخور والطيوب. وقد وصف أغاثارخيدس مدى ثراء أهل اليمن، ورغد العيش بها وازدهارها الحضاري، ووصف نشاط سكانها التجاري ومساكنهم الراقية، ومهارتهم الملاحية والحربية، وذكر أنهم هم الذين أسبغوا صفة (العربية السعيدة)على بلاد العرب. وهذا الوصف جاء أيضاً في كتاب المؤرّخ ديودوروس الصقلي، المكتبة التاريخيّة. انظر: Diodorus Siculus;II, 49.

كذلك في: Diodorus Siculus, III, 46.

كما قسّم الجغرافيّ كلاوديوس بطليموس بلاد العرب إلى ثلاثة أقسام: العربية الصحراوية(Arabia diserta) والعربية الصخرية او الحجرية(Arabia petrea)، والعربية السعيدة (Arabia Felix). انظر:

Forster, C; Geography Of Arabia, London, 2Volums, Vol1, 2ed, 1984, P110, 112.

كذلك أشار المؤرّخ ديو كاسيوس إلى اليمن باسم(العربيّة السعيدة). انظر:

Dio Cassius; Roman History, LIII, 29.

٥ فيلبس(وندل): كنوز مدينة بلقيس، ترجمة: عمر الدايراوي، دار العلم للملايين، بيروت، ١٩٦١، ص٣٧.

هذا ولم يكن ظهور هذه الدول في المنطقة التي يشملها البحث، قاصراً على هذه الفترة، بل كانت موجودة منذ عدّة قرون سابقة، إلّا أنّها بلغت أوج ازدهارها في هذه الفترة تقريباً[١].

وسيتمّ في هذه الفقرة عرض لأهمّ الدول التي قامت في جنوبي شبه الجزيرة العربيّة والتي أقامت علاقات تجاريّة بينها وبين الإمبراطوريّة الرومانيّة، مع الإشارة إلى أنّ هناك تداخل واضح في تواريخ هذه الدول، فضلاً عن أنّ تاريخ بداية ونهاية كلّ مملكة من هذه الممالك لايزال موضع خلاف بين الباحثين.

١- مملكة معين:

قامت في القسم الشمالي الشرقي من اليمن، في منطقتي الجوف و نجران، وهي منطقة ذات أرض خصبة[٢]. وامتدّت مراكز معين التجاريّة من نجران جنوباً إلى محطّة ديدان(العلا) شمالاً، ومن نجران غرباً إلى وادي الدواسر شرقاً. وقد واجه الباحثون صعوبة كبيرة في وضع قائمة موحّدة بأسماء ملوك معين، الذين اتّخذوا من مدينة قرناو(القرن) عاصمة لهم، مما أدّى إلى إنشاء قوائم بتواريخ وأسماء مُختلفة بخصوص أولئك الملوك[٣].

وحضرَ اسم المعينيّين في المصادر الكلاسيكيّة، فذكرهم ثيوفراستوس الذي أطلق عليهم اسم(ممالي)(Mamali)[٤]. وكذلك ايراتوسثنيس الذي ذكرهم وذكر عاصمتهم قرناو[٥]. أيضاً ورد اسم معين لدى بليني الأكبر، الذي ذكرها باسم أرض الـ(ميناي)(Minaei)، وذكر عاصمتهم باسم كارنوس(Carnus)[٦]. وكما اتفقت المصادر الكلاسيكيّة على ذكر معين كدولة عربيّة جنوبيّة، فإنّها اتفقت أيضاً على أهمّيتها في التجارة الدوليّة في ذلك الوقت[٧]. إلّا أنّ الخلاف بقي قائماً بشأن تاريخ انتهاءها. ولكنّ من خلال دراسة التقرير الذي قدّمه استرابون عن حملة الوالي الرومانيّ إيليوس غالوس(Aelius Gallus)[٨] عام ٢٤ق.م على اليمن، يتّضح أنّ دولة معين

---

١ النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٣٣.

٢ هومل(فرتز): التاريخ العام لبلاد العرب الجنوبية، ترجمة: فؤاد حسين، مكتبة النهضة المصريّة، القاهرة، بلا تاريخ، ص٦٤.

٣ للوقوف على الأراء المختلفة للباحثين حول قيام دولة معين ونهايتها والقوائم التي تمّ إنشائها بخصوص الملوك الذين حكموها، انظر: علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج٢، ص٧٧، ١٠٤.

4 Theophrastus; Enquiry in to plants, IX, 4.

5 Eratosthenes; The Geographyica, In :Strabo, The Geography Of Strabo, XVI, 4. 2.

6 Pliny; N. H, XI, 32.

٧ ربّما كانت أبرز إشارة إلى مدى براعة أهل معين بالتجارة هي ما أورده بليني الأكبر في(التاريخ الطبيعيّ)، حين قال أنّ المعينيين هم الذين ابتكروا التجارة ومارسوها بخاصة، ومنهم اخذ العطر اسم (المعيني)(Minaean). انظر:

Pliny; N. H, XII, 30.

٨ إيليوس غالوس: والي روما على مصر، قاد حملة على جنوبي شبه الجزيرة العربيّة بهدف إخضاعها للسلطة الرومانيّة، ونظراً لأهميّة هذه الحملة، وانطلاقاً من قول بليني الأكبر أنّ الرومان في حملاتهم العسكريّة كانوا يفكّرون بعقلية التجارة، فإنّ حملة إيليوس غالوس قد تمّ إفراد فقرة مُستقلّة لها لاحقاً.

كانت قد انتهت في حدود العام ٢٤ق.م أو قبله بقليل، بدليل عدم ورود اسمها في تقرير استرابون عن الحملة الرومانيّة آنفة الذكر[١].

ويبدو أنّ معين قد تعرّضت لغزو من مملكة سبأ قضى على وحدتها، وتكّون في أراضيها ما يُشبه نظام دولة المدينة المُستقلّة ذاتياً، ولكنّها خاضعة لملك سبأ[٢].

كان نظام الحكم في معين ملكيًا، وكان للملك نوابًا يحكمون الأقاليم المترامية التي تتبع له، ويلّقب واحدهم بـ(كبر) أي الكبير. ومن مهامه تولّي رئاسة حكم الإقليم أو المدينة، والقضاء، وجمع الضرائب، وإقامة المشروعات العامّة في الإقليم[٣].

كما استعان الملوك بمجلس استشاريّ، مُكوّن من شيوخ القبائل وأعيان العاصمة، سُمّي (مسد مفعن) بمعنى المجلس المنيع. وكان هذا المجلس يُدعى لتقدير الضرائب، والتصديق على العقود مع كبار الأفراد، وللمُداولة في أمر الحرب[٤].

أشهر المدن المعينيّة كانت قرناو العاصمة، التي تبعد حوالي ٦كم إلى الشرق من الخرم، مركز الحكومة الحالي في الجوف. ثمّ مدينة يثل وتُعرف ببراقش، وهي مركز دينيّ هام، وفيها معبد الإله عثتر[٥]. كذلك اشتهرت مدينة نشن(نيشان)، وهي مدينة ناسكوس(Nascus)عند بليني[٦]، وتُسمّى حاليّاً الخربة السوداء[٧].

٢- مملكة سبأ:

أكبر الممالك التي قامت في اليمن، وأقدمها ذكراً في المصادر التاريخيّة، و أقواها نفوذاً. عُرفت البدايات الأولى لسبأ، التي اتخذت من مدينة مأرب عاصمة لها، من خلال علاقاتها

---

[١] راجع تقرير استرابون عن حملة غالوس على اليمن الذي جاء في ضمن الفقرات من (٢٢- ٢٦) التي تضمنها الفصل الرابع من الكتاب السادس عشر من جغرافية استرابون:
Strabo; the Geography, XVI, 4, 22- 26.

[٢] محمد(مجتبى علي): التنظيمات السياسية في بلاد العرب قبل الإسلام، رسالة دكتوراه بإشراف: علي عبد الله الخاتم، جامعة الخرطوم، ٢٠٠٩م، ص٣١.

[3] Philby. H. st J, B; The background of Islam, Alexandria, 1947, p47.

[٤] سليم(أحمد أمين): تاريخ وحضارة العرب في العصور القديمة، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٧م، ص٨٩.

[٥] الإله عثتر: إله عُبد في اليمن القديم، يُمثّل كوكب الزهرة، له صلة بالماء، فعُرف الري الموسميّ باسم(سقي عثتر)، وهو ربّ الخريف، وربّ الربيع وإليه تُوجّه الصلوات والأدعية والتوسّلات لإرسال الأمطار، كما اعتبر حامياً للقبور من خلال كتابة الأدعية باسمه ليُهلك كلّ من يحاول التعرّض لها أو نبشها. للمزيد انظر: العرقيّ(منير عبد الجليل): الفنّ المعماريّ والفكر الديني في اليمن القديم، مكتبة مدبولي، القاهرة، ٢٠٠٢م، ص٧٧.
وللمزيد عن تاريخ مملكة معين ومُدنها انظر: الفرح(محمد حسين): الجديد في تاريخ دولة وحضارة سبأ وحمير، مج٢، منشورات وزارة الثقافة والسياحة اليمنيّة، صنعاء، ٢٠٠٤م، ص٧٤١- ٧٩٠.

[6] Pliny; N. H, VI, 32.

[7] Philby. H. st J, B; op, cit, p 42.

التجاريّة بشمال شبه الجزيرة العربيّة، وبلاد الشرق الأدنى القديم[١]. اختلف المؤرّخون في بداية تاريخ مملكة سبأ، فمنهم من يُرجعها إلى القرن العاشر قبل الميلاد، نظراً لارتباط قصّة بلقيس ملكة سبأ مع النبي سليمان عليه السلام[٢]. وهناك من يرجعها إلى القرن الثامن قبل الميلاد[٣].

واحتلّت سبأ المنطقة الوسطى بين معين وقتبان، ونالت حظاً وافراً من اهتمام الكتّاب الإغريق والرومان الذين تغنّوا بثراء أهلها. فنقل استرابون عن أرتميدوروس أنّ سبأ كانت قبيلة كبيرة تمتاز أراضيها بالخصوبة، وتنتج اللبان والمُرّ والقرفة، وأنّ عاصمتها كانت مأرب[٤]. كما ذكرها ثيوفراستوس كأحّد الدول المُصدّرة للمواد العطريّة[٥]. وذكرها بليني على أنّها من أكثر القبائل اليمنيّة القديمة شُهرةً بسبب طيوبها، وأنّها تمتدّ من البحر إلى البحر(أيّ من بحر العرب إلى البحر الأحمر)[٦].

عاصر السبئيون الحضرميون الذين كانوا يُقيمون إلى الشرق منهم، ويتحكّمون في الساحل الجنوبيّ، ويبدو أنّهم تحالفوا معهم في بعض الحقب التاريخيّة، لضمان مصالحهم التجاريّة البرّية والبحريّة. كما استغلّ السبئيّون فترات الضعف التي مرّت بها دولة معين فتوسّعوا على حسابها وتمكّنوا من القضاء عليها[٧].

و اشتهر أهل سبأ بممارسة التجارة ونقلها بين الهند والحبشة ومصر وسورية وبلاد ما بين النهرين، حتّى أصبحوا، في القرن الأوّل قبل الميلاد، من أعظم الوسطاء التجاريين بين تلك الدول[٨]. كما سيطروا على الطريق التجاريّ البحريّ، الذي كان يربط الجنوب بالشمال حتّى حازوا لقب" فينيقيّ البحر الجنوبيّ"[٩].

لم تتمكّن سبأ من الحفاظ على قوّتها و ازدهارها، إذْ تعرّضت، ومنذ بداية القرن الأوّل الميلاديّ، لصراعات داخليّة بين القبائل المكوّنة لها[١٠]. هذا الصراع انعكس على قوّتها، ولاسيّما أنّه ترافق مع تدهور اقتصاديّ أصاب تجارتها، نتيجة لسيطرة الرومان على الملاحة البحريّة في البحر

---

1 Van Beek Gus. G. W; The Land of Sheba , Soloman and Sheba, edited by; B. Pritchard Edimburgh, R. and R. Clark, 1974, pp 40, 41.

٢ القرآن الكريم: سورة النمل، الآية ٢١ ؛ العهد القديم: سفر الملوك، الإصحاح ١٠، الآية ٢.

٣ تناول(جواد علي) مسألة الخلاف بين الاختصاصيين بشأنّ بداية تاريخ مملكة سبأ من خلال المقارنات الني قدمها بخصوص المكرّبون(المُقرّبون) الأوائل الذين حكموا سبأ. انظر: علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج٢، ص٢٦٩، ٢٧٠.

4 Strabo; the geography, XVI, 4, 19.

5 Theophrastus; Enquiry in to plants, IX, 4.

6 Pliny; N. H, VI, 32.

٧ أحمد ملاعبة(نهاية عبد الرحمن): دور ممالك الجزيرة العربيّة في التجارة الدوليّة ، ص٦٩.

8 Munro-Hay. S;Aksum: A Civilization of Late Antiquity, Edinburgh: University Press, 1991, p58.

٩ البكر(منذر عبد الكريم) : دراسات في تاريخ العرب قبل الإسلام ، تاريخ الدول الجنوبية في اليمن، مطبعة جامعة البصرة ، العراق ، ١٩٨٠، ص٢١٥.

١٠ النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٣٨.

الأحمر، وتحكّمهم في التجارة الشرقيّة[١]، ممّا مكّن الحميريين من انتزاع العرش السبئي، وتأسيس مملكة جديدة عُرفت باسم مملكة سبأ وذي ريدان[٢].

وعرفت مملكة سبأ النظامين المكربي[٣] والملكيّ، واتّخذت من مدينة صرواح عاصمة لها قبل أنْ تُنقل العاصمة في الفترة الملكيّة إلى مدينة مأرب[٤].

٣- مملكة قتبان:

ورد اسم قتبان في النقوش العربيّة بـ [ق ت ب ن] (E:13/5,6)[٥]، وتمركزت هذه الدولة في منطقة وادي بيجان[٦]، إلّا أنّها ما لبثت أنْ بسطت نفوذها على المنطقة الجنوبية من اليمن من باب المندب غرباً حتى أبين شرقاً[٧]، فأصبحت دولة ساحليّة تُطلّ على البحر العربيّ، ويتبعها عدد من الموانئ، وأصبح تلعب دوراً لا يستهان به في التجارة البحرية، بالإضافة إلى دورها في التجارة البريّة.

يمتد تاريخ قتبان، التي اتّخذت من مدينة تمنع(هجر كحلان) عاصمة لها[٨]، من القرن السادس قبل الميلاد حتى القرن الأول الميلادي، إلّا أنّ المؤرخين لايزالون مختلفين حول بداية تاريخها ومنتهاه[٩].

وورد اسم قتبان في المصادر الكلاسيكية الباكرة، مما يدلّ على نهوضها بدور هام في التجارة الدوليّة، فذكرها ثيوفراستوس باسم (كيتباينا) (Kitibaina)[١٠]، كما ذكرهم إيراتوستثنيس باسم

---

١ جاسم(حنان عيسى): السياسة الرومانيّة تجاه شبه الجزيرة العربيّة قبل الإسلام، مجلّة آداب الفراهيدي، مج١، العدد١٦، أيلول، جامعة تكريت، ٢٠١٣م،ص٢٤٠- ٢٧٦، ص٢٤٢، ٢٤٣.

٢ أحمد ملاعبة(نهاية عبد الرحمن): دور ممالك الجزيرة العربيّة في التجارة الدوليّة، ص٧٢.

٣ مكرب: تعدّدت آراء الاختصاصيين في معنى لقب مكرب، فقد ذهب (جواد علي) إلى أنّه بمعنى مقرّب، و أنّ اللفظة تدلّ على التقريب من الآلهة، وبالتالي فإنّ المكرب هو مقرّب أو وسيط بين الآلهة والناس أو واسطة بينها وبين الخلق. انظر: علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام ، ص٢٦٨، ٢٦٩. في حين ذهب (فتحي عبد العزيز الحّداد) إلى أنّ اللقب مُشتقّ من الجذر الثلاثي في اللغة اليمنيّة القديمة ويعني(جمع أو حشد) وبالتالي يكون المكرب هو المُجمّع. انظر: الحدّاد(فتحي عبد العزاز): أوضاع الملوك في دول جنوبي شبه الجزيرة العربيّة قبل الإسلام، دراسات في آثار الوطن العربيّ، جامعة عين شمس، بلا تاريخ، ص٣. أمّا (محمد بافقيه) فقد ذهب إلى أنّ لقب مكرب يعني ملكاً تخضع له قبائل غير قبيلته الأصليّة لها ملوكها الأصليّون القبليّون. انظر: بافقيه(محمد عبد القادر): العربية السعيدة، مركز الدراسات والبحوث اليمنيّ، صنعاء، ١٩٨٧م، ص٤٤، ٤٥.

٤ محمد(مجتبى علي): التنظيمات السياسية في بلاد العرب قبل الإسلام ، ص٩٢.

٥ عريش(منير) وآخرون: نقوش قتبانيّة جديدة، حوليّة الآثار النقوش اليمنيّة القديمة(ريدان)، العدد٨، وزارة الثقافة والسياحة اليمنيّة، صنعاء، ٢٠١٣م، ص٧٤.

٦ الفرح(محمد حسين): الجديد في تاريخ دولة وحضارة سبأ وحمير، مج٢، ص٧٩٠.

٧ الذفيف(عبد الله حسين محمد العزّي): مملكة قتبان من القرن السابع حتّى نهاية القرن الثاني قبل الميلاد، رسالة ماجستير بإشراف: عبد الله حسن الشيبة، جامعة صنعاء، ٢٠٠٧م، ص١، ٢.

٨ النعيم (نورة عبد الله العلي): التشريعات في جنوب غرب الجزيرة العربية حتى نهاية مملكة حمير، مطبوعات مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، ٢٠٠٠م، ص٦٩.

٩ ناجي(سلطان): التاريخ السياسي لدول اليمن القديمة، مجلة الحكمة ، عدد ١٦، السنة الثانية، عدن ،١٩٧٢ ، ص٦٢.

10 Theophrastus; Enquiry in to plants, IX, 4.

كاتابانيانس (Cattabanians)، وذكر أنّ سَكن هؤلاء القتبانيين يمتد حتى المضيق(أيّ مضيق باب المندب) والممر الذي هو عبر الخليج العربي (أيّ البحر الأحمر). وذكر أيضاً أنّ عاصمتهم الملكية تسمى (تمنا) (Tamna)=(تمنع) [١]. كما ذكرهم بليني الأكبر باسم(كتباني)(Catapani)، وذكر عاصمتهم تمنع، لكنّه أطلق عليها اسم (Thomna)(ثومنا)= تمنع [٢].

وكما هو الحال بالنسبة لبقيّة الدول التي قامت في اليمن فقد عرفت قتبان النظام المكربي والملكيّ. أمّا نهاية هذه المملكة التجاريّة، فقد كانت في نهاية القرن الأوّل الميلاديّ(بين عاميّ ٩٠– ١٠٠م)، إذْ تعرّضت لغزو حضرمي، تمكّن الحضرميون، على إثره، من دخول العاصمة تمنع والقضاء على مملكة قتبان[٣].

و أهمّ مدن قتبان كانت تمنع العاصمة، وتعرف اليوم بـ(هجر كحلان) في (وادي بيجان)[٤]، ومدينة ذي غيلان وتُعرف اليوم باسم هجر بن حميد، وتقع على مسافة حوالي تسعة أميال إلى الجنوب من العاصمة تمنع[٥].

٤– مملكة حضرموت:

إحدى الدول الهامّة التي قامت شرقي اليمن على ساحل بحر العرب، وامتدّت من صحراء الربع الخالي شمالاً، حتّى بحر العرب جنوباً، وشرقاً حتّى سمهرم(خور روري) في ظفار [٦].

تردد اسم دولة حضرموت في النقوش بـ [ح ض ر م ت] [٧]، كما ورد اسمها في المصادر الكلاسيكيّة، فذكرها ثيوفراستوس باسم هدراميتا (Hadramyta)[٨]، وذكرها ايراتوسثنيس باسم شاتراموتيتاي (Chatramotitae)، و ذكر أنّ عاصمتها هي ساباتا(Sabata)=(شبوة)[٩]. وذكرها بليني الأكبر باسم استراميتاي (Astramitae)، وذكر أنّ عاصمتها هي (Sabota)

---

1 Eratosthenes; The Geographyica, In :Strabo, The Geography Of Strabo, XVI, 4. 2.

2 Pliny; N. H, VI, 32.

3 Forster.C; op, cit, p86.

مع الإشارة إلى أنّ البعثة الفرنسيّة، التي قامت بأبحاث في اليمن، قد خَلُصت إلى أنّ دولة قتبان لم تنته في العام ٩٠م وإنّما في العام ٢٠٠م، وهو ما يندرج تحت عنوان الاختلاف بشأن بداية ونهاية الممالك اليمنيّة القديمة. للمزيد انظر: الفرح(محمد حسين): الجديد في تاريخ دولة وحضارة سبأ وحمير، مج٢، ص٨٠٨.

٤ علي (جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام ، ج٢، ص٢٢٢.

5 Phillps. W; Qataban and sheba, Explorin ancient kingdoms, On the Biblical spice Routes of Arabia, London, 1955, pp110- 114.

٦ ناجي(سلطان): التاريخ السياسي لدول اليمن القديمة، ص٦٦، ٦٧.

٧ نعمان(خلدون هزاع عبده): نقوش جديدة من ذمار، حوليّة الآثار النقوش اليمنيّة القديمة(ريدان)، العدد٨، وزارة الثقافة والسياحة اليمنيّة، صنعاء، ٢٠١٣م، ص٣٠١.

8 Theophrastus; Enquiry in to plants, IX, 4.

9 Eratosthenes; The Geographyica, In :Strabo, The Geography Of Strabo, XVI, 4. 2.

(سابوتا)=(شبوة) [١]. أمّا دليل البحر الإريثيري فقد ذكرها باسم أرض البخور، وذكر عاصمتها شبوة باسم (ساباتا)(Sabbatha) [٢].

بلغت دولة حضرموت أوج ازدهارها، في الفترة المُمتدّة بين القرن الأوّل قبل الميلاد والقرن الأوّل الميلاديّ(١١٥ق.م – ٧٠م)، فأصبحت تمتدّ بين وادي حرب غرباً وظفار شرقاً، ووصل نفوذها حتّى جزيرة سقطرى[٣]. إلّا أنّها دخلت في القرن الأوّل الميلاديّ في صراعات سياسيّة مع سبأ وحمير، فنجح الحميريّون في القضاء على سيادة حضرموت على الساحل الجنوبيّ، وسيطروا على معظم أنحاء اليمن[٤].

وكما هو الحال بالنسبة لسبأ، فإنّ حضرموت هي الأخرى قد عرفت النظامين المكربي والملكيّ، فحمل زعماؤها في البداية لقب مكرب، ثمّ حملوا لقب ملك، مما يعني انتفاء الصبغة الدينية عن الحكام[٥].

أشهر مدن حضرموت كانت العاصمة شبوة، ومدينة ميفعة العاصمة القديمة لحضرموت، وكذلك ميناء قنا، وهو يقع إلى الشرق من عدن، وكان من أهمّ موانئ حضرموت، والمركز الرئيسيّ لتجميع البخور واللبان القادم من الداخل اليمنيّ، والصومال، وجزيرة سُقطرى[٦].

٥- مملكة حمير:

يعود تاريخ نشوء الدولة الحميريّة إلى العام ١١٥ق.م أو العام ١٠٩ق.م، وهم يُنسبون إلى حمير بن سبأ بن يشحب بن يعرب بن قحطان[٧].

أقدم ذكر للحميريّين في المصادر الكلاسيكيّة، ورد عند بليني الأكبر، الذي ذكرهم باسم (هوميريتي) (Homeritae)[٨]. كما ذكر دليل البحر الإريثيري أنّ الحميريين كانوا يحكمون في أيّامه، في القرن الأوّل الميلاديّ، منطقة واسعة من ساحل البحر الأحمر، وساحل المحيط الهندي حتّى حضرموت، كما كانوا يمتلكون ساحل عزانيا(Azania) شرقيّ أفريقية، وكان يحكمهم ملك يُدعى كرب إيل اتّخذ من مدينة ظفار عاصمة لمملكته، كما ذكر الدليل أنّ الملك الحميريّ كان على علاقة جيّدة مع الأباطرة الرومان[٩] الذين تبادلوا معه الهدايا والسفراء[١].

---

1 Pliny; N. H, XII, 30.

2 P. M. E; XXVII.

3 P. M. E; XXXI.

4 Sicker. M; Pre-Islamic Arabia, License Journal, Praeger, 2000, p3.

٥ الشيخ(حسين):العرب قبل الإسلام، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٣م، ص٨١.

6 P. M. E; XXVII.

٧ الحميري(نشوان): منتخبات في أخبار اليمن، تحقيق: عظيم الدين أحمد، دار الفكر، دمشق، ط٢، ١٩٨١م، ص٢٨.

8 Pliny; Natural History, VI.

٩ يرى الأستاذ "تشوف"، استنادا إلى الزمن المُرجّح الذي كُتب فيه دليل البحر الإريثريّ ، أنّ هؤلاء الأباطرة الذين ذكرهم دليل البحر الإريثريّ هم، على الأرجح، كلوديوس(٤١- ٥٤م) ونيرون(٥٤- ٦٨م). انظر:

تمكّن الملك الحميري، الذي كان يُلقّب بذي ريدان، من غزو العاصمة السبئيّة مأرب، وغيّر لقبه إلى ملك سبأ وذي ريدان[٢]، على اعتبار أنّ الأراضي التي عاش عليها الحميريّون كانت تُعرف باسم أرض ريدان، نسبةً إلى قصر ريدان الذي بنوه في عاصمتهم ظفار[٣]. وأدّت هذه السيطرة الحميريّة على التجارة والموانئ المهمّة، إلى أُفول العلاقات الاقتصادية بين سبأ ودول العالم الخارجيّ وظهور علاقات تجاريّة جديدة يقودها الحميريّون[٤]. أمّا أهمّ المدن الحميريّة كانت العاصمة ظفار الواقعة على بعد ٢٠كم تقريبا جنوب يريم الحاليّة[٥].

ثانياً: التجارة الرومانيّة مع اليمن عبر الطريق البرّية:

أنتجت اليمن والسواحل الأفريقية، في العصور القديمة، السلع العطريّة القيّمة، من ضمنها اللبان ونبات المرّ، التي احتلّت مكانة مُتميّزة، من الناحيتين الطبّية والدينيّة، لدى الشعوب القديمة، التي لجأت إلى حرق البخور على الفحم الحجريّ الحارّ، لإطلاق دخان أبيض ورائحة طيّبة في المراسم الدينيّة[٦].

وكانت تلك السلع العطريّة قيّمة لدرجة أنّها كانت توازي المعادن الثمينة والأحجار الكريمة، ولاسيّما أنّ غلاءها ترافق مع محدوديّة، بل وندرة أحياناً في المصادر المُنتجة لها[٧].

ولجأت الممالك اليمنيّة القديمة، بهدف سدّ متطلّبات السوق الرومانيّة، الواقعة إلى الشمال منها في سورية، ومن ورائها بقيّة أنحاء الإمبراطوريّة الرومانيّة، إلى تطوير تجارة برّية مزدهرة، جلبت كمّيات كبيرة من السلع العطريّة، ليس فقط إلى أسواق البحر المتوسّط، بل وإلى أسواق الإمبراطوريّة البارثيّة في الشرق أيضاً[٨].

و كان لسيطرة الإمبراطور أوغسطس على مصر عام ٢٧ق.م، نتائج بعيدة الأثر على التجارة الرومانيّة مع اليمن خصوصاً، ومع الشرق عموماً، إذْ أنّها جلبت مصر بموانئها وإمكانياتها إلى أحضان الدولة الرومانيّة والسلام الرومانيّ، كما أدّت هذه السيطرة إلى تطوير تجارة بحريّة مزدهرة مع اليمن والهند أيضاً[٩].

Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p109.

[1] P. M. E; XXIII.

[٢] أحمد ملاعبة(نهاية عبد الرحمن): دور ممالك الجزيرة العربيّة في التجارة الدوليّة، ص٧٧.

[3] Philby, H; op, cit, p 42.

[٤] أحمد ملاعبة(نهاية عبد الرحمن): دور ممالك الجزيرة العربيّة في التجارة الدوليّة، ص٧٧.

[٥] شرف الدين(أحمد حسين): تاريخ اليمن الثقافي، مطبعة الكيلاني، ج٢، القاهرة، ١٩٦٧م، ص٥٧.

[6] Singer, C; op, cit, p6.

[7] Ben-Yehoshua. S; Frankincense, Myrrh, and Balm of Gilead: Ancient Spices of Southern Arabia and Judea, Hebrew University, Al Qods, p3.

[8] Orchard. J; Finding the ancient sites in Southern Yemen, JNES, vol. 41, 1982, p4.

[9] Ladds.B; Persians, Ports and Pepper The Red Sea Trade in Late Antiquity, University of Ottawa, Ottawa, Canada, 2015, p10.

هذا التحسّن في الصلات التجاريّة كان مردّه، جُزئيّاً، إلى الأحوال الاقتصاديّة المُستجدّة في أسواق البحر المتوسّط[١]. فمن المعروف أنّ أوغسطس قد وضع يده على مجموعة كبيرة من الأموال، العائدة للملكة البطلميّة كليوباترة السابعة، وهذا ما ساهم في إغناء المُجتمع الرومانيّ الذي بدأ يميل نحو شراء الكماليات من السلع، وهو ما أدّى بالمُحّصلة إلى انعاش أسواق البحر المتوسّط[٢].

وجاء على رأس قائمة السلع الكماليّة، السلع العطريّة التي حملت قيمة مادّية كبيرة أثقلت كاهل الخزينة الرومانيّة في الفترة التي صنّف فيها بليني موسوعته الشهيرة المعروفة بالتاريخ الطبيعيّ. فيُورد بليني أنّ الخزينة الرومانيّة كانت تنفق سنوياً مبلغ خمسين مليون سيستريس (Sesterces)، ثمناً للمنتجات التي كان يجلبها التجّار الرومان من بلاد العرب[٣].

هذا الغلاء في أسعار السلع العطريّة، كان سببه الأوّل، احتكار الممالك العربيّة لتجارة المواد العطريّة، وإلزام التجّار الرومان على شرائها عبر وسطاء، تابعين مباشرة للأسر الحاكمة لهذه الممالك[٤]. أضف إلى أنّ الممالك اليمنيّة القديمة قد استغلّت ميزة أنّ هذه المواد العطريّة تحتاج إلى ظروف مُناخيّة ملائمة حتّى تنمو(أي بيئة حارّة رطبة)[٥]، لم تكن تتوفّر إلّا في ممالكهم، وعلى السواحل الأفريقيّة الشرقيّة التي كانت خاضعة بمعظمها لسلطتهم[٦]. كما أنّ تكاليف نقل

---

١ يورد المؤرّخ باولوس أوريسيوس (Paulus Orosius) بشأن هذه الأحوال الاقتصاديّة المُستجدّة فيقول: " سيطر أوغسطس على الإسكندريّة التي كانت من أكثر المُدن غنىً وثروة. وثرواتها زادت ثروات روما لدرجة أنّ توافر الأموال منها أدّت إلى رفع قيمة الممتلكات، وأسعار السلع القابلة للبيع تضاعفت بشكل كبير أكثر مما كانت عليه في قت مضى". انظر :

Paulus Orosius; VI, 19.

٢ يبدو صَدى الغنى الذي دبّ في المجتمع الرومانيّ بعد السيطرة على مصر فيما أورد المؤرّخ سويتونيوس، إذْ قال: " جلب أوغسطس كنوز البطالمة إلى روما لعرضها في موكب نصره الإسكندريّ، وسرت بين الرومان كمّيات كبيرة من العملة النقديّة وهو ماأدّى إلى خفض شديد في نسبة الفوائد على القروض، بينما ارتفعت أسعار العقارات بشكل كبير. انظر:

Suetonius; The Deified Julius, XLI .

انظر أيضاً: الحويري(محمود محمد): رؤية في سقوط الإمبراطوريّة الرومانيّة، ط٣، دار المعارف، القاهرة، ١٩٩٥م، ص١٤.

3 Pliny; N. H, XII, 41.

4 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p72.

٥ عبد الله(السيد محمد السعيد) : النشاط التجارى لشعوب شبه الجزيرة العربية بالفترة الممتدة من بداية الألف الأول ق.م حتى منتصف القرن السادس الميلادي ، ٢٠٠٨م، ص٣٦. وتمّت الإشارة سابقاً إلى أنّ الفراعنة المصريّون حاولوا نقل زراعة البخّور إلى بلادهم إلّا أنّهم فشلوا في ذلك لعدم توفّر بيئة مناسبة لنموّه. للمزيد عن النباتات العطريّة لدى الفراعنة ومحاولتهم نقل زراعة البخور إلى مصر، انظر:

Byl. S. A; op, cit.

6 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p78.

وللاطلاع على الظروف المُناخيّة في اليمن وانعكاسها على مواردها الطبيعيّة انظر:

عبدالرحمن الجاويش(عبدالرحمن يوسف): الموارد الطبيعية في اليمن القديم (حضارة سبأ أنموذجاً)، رسالة ماجستير بإشراف: واثق إسماعيل الصالحي وآخرون، جامعة صنعاء، ٢٠١٢م، ص٦٤، ٧١.

المواد العطريّة، والرسوم التي كانت تفرضها السلطة الرومانية على موانئ الاستيراد، سواءٌ أكان في مصر أم سورية، جميعها شكّلت أعباء إضافيّة، أدّت إلى وصول هذه المنتجات إلى أسعار خياليّة، انعكست على خزينة الإمبراطوريّة الرومانيّة إنفاقاً كبيراً، وعلى الممالك العربيّة مدخولاً وأرباحاً هائلة[١].

وتُشير المصادر التاريخيّة إلى النظام المُترابط المُعقّد من الطُرق التجاريّة، التي بدأت في أغلب الأحيان من المناطق نفسها ، وأدّت إلى المقاصد نفسها أيضاً[٢]. إذْ أبحرت السفن الرومانيّة من موانئ اليمن عبر الأحمر، حاملةً المواد العطريّة، إلى موانئ مصر الرومانيّة. وفي الوقت نفسه شقّت القوافل العربيّة طريقها شمالاً عبر الصحراء الشاسعة لبلاد العرب للوصول إلى مملكة الأنباط، التي كانت تفرض نفسها كوسيط بين ممالك اليمن والأسواق الرومانيّة في سورية ومصر [٣].

١– تقسيمات الطُرق البرّيّة التي سلكتها السلع اليمنيّة إلى أسواق الإمبراطوريّة الرومانيّة:

كان للتجارة البرّية بالمواد العطريّة تاريخ طويل، عندما سيطر الرومان على سورية عام ٦٤ق.م، وعلى مصر عام ٢٧ق.م، إذْ وَجدت تلك السلع العطريّة سوقاً رائجة في عالَم البحر المُتوسّط، وغدا السكّان في كِلا المناطق المُنتجة لتلك السلع، والمناطق الواقعة على طُرق تجارتها، قادرين على استغلال الفرص التجاريّة في هذه الأسواق لتحقيق مداخيل ماليّة كبيرة[٤].

وأحّد أهمّ الدول التي قامت على مُفترق الطرق التجاريّة، بين اليمن والبحر المُتوسّط، كانت الدولة النبطيّة، التي فرضت سيطرتها على النهاية الشماليّة للطريق التجاريّة البرّية القادمة من اليمن. هذه السيطرة استمرّت حتّى قام الرومان بإلحاق المملكة النبطيّة عام ١٠٦م[٥].

---

[١] يبدو كلا الجانبين من أرباح الممالك اليمنيّة القديمة و نفقات الإمبراطوريّة الرومانيّة على المواد العطريّة واضحاً في المصادر الكلاسيكيّة، إذْ تغنّى الكُتّاب الكلاسيكيّون بثراء أهل اليمن من مدخول هذه التجارة ووصفوا غناهم وثرواتهم. انظر:

Agatharchides, in: Bunbury. A History, Vol 2, p58, 59.
Eratosthenes; The geographyica, in :Strabo, the Geography of Strabo, XVI, 4. 3.
Artemidoros; in :Strabo, the Geography of strabo, XVI, 4. 19.
Didorus of sicily; Library of History, III, 45.
Strabo; the Geography of Strabo, XVI, 4. 26.

أمّا عن النفقات الكبيرة التي تحمّلتها الخزينة الرومانيّة من هذه السلع العطريّة وغيرها من السلع الشرقيّة فأبرز دليل عليها قول بليني الذي سبقت الإشارة إليه من أنّ الخزينة الرومانيّة تحمّلت سنويّاً مبلغ يقارب ٥٠ مليون سيسترس من تكاليف لهذه السلع الشرقية. انظر: Pliny; N. H, XII, 41.

وفيما أورد تاكيتوس في حوليّاته من أنّ الأموال الرومانيّة كانت تذهب إلى "الغرباء". انظر:

Tacitus; Annales, III, 53.

[2] Jacobson. H. R; A History Of Roads from Ancient Times To The Motor Age, Georgia School of Technology Atlanta, Georgia, 1940, p186.

[3] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p50.

[4] Young. G. K; op, cit, p81.

[5] Gluck . N; The Story of the Nabataeans, New York, 1965, p543.

وكانت الطُرق التجاريّة البرّية من اليمن إلى أسواق الإمبراطوريّة الرومانيّة تُقسم إلى قسمين: أوّلها: طُرق فرعيّة داخليّة، أيّ داخل اليمن، و هي عبارة عن شبكة من الطرق، تلتقي جميعها في بداية طريق البخور في مينائي عدن وقنا[١]. وثانيها: الطريق البرّي الرئيسيّ الذي عُرف اصطلاحاً بـ(طريق البخّور)، وكان يمتدّ من شواطئ اليمن جنوباً حتّى البتراء، ومنها إلى غزّة على المتوسّط شمالاً أو إلى مصر غرباً و إلى الخليج العربيّ شرقاً[٢].

أ– الطُرق الفرعيّة الداخليّة:

كان هناك عدّة طرق برية فرعية تتصل بالنهاية الجنوبيّة لطريق البخور، وكانت أهمّية تلك الطرق تتنوّع، وفقاً للأوضاع السياسية والاقتصادية في جنوب شبه الجزيرة العربية. فعلى سبيل المثال كان للقرصنة تأثير سلبي على الطرق البحرية، مما يتسبب في انتقال تجارة البخور إلى الطريق البرّي[٣]. وفي المقابل كانت الضرائب المرتفعة، التي تفرضها الممالك المُسيطرة على طريق البخور، تجعل التجار يلجؤون إلى استخدام الطُرق البحرية في نقل تجارتهم[٤]. وقد أُستخدمت تلك الطرق الفرعية في نقل البخور من مناطق إنتاجه، إمّا إلى أقرب الموانئ ليتم شحنه بالسفن ثمّ يُنقل عن طريق البحر، أو إلى المحطات التجارية داخل البلاد، لينقل بعد ذلك بالجمال عبر طريق البخور[٥]. وكانت هذه الطُرق الفرعيّة الجنوبيّة تجتمع في مدينة نجران شمال اليمن، التي فرضت نفسها كعُقدة تلتقي فيها السلع التجاريّة، قبل أنْ يُصار إلى إعادة توزيعها عبر فرعين، يتّجه أحدهما شمالاً إلى ديدان(العلا)، ومنها إلى البتراء، بينما يتّجه الفرع الآخر إلى الشمال الشرقيّ نحو مدينة الجرهاء الشهيرة الواقعة على ساحل الخليج العربيّ[٦].

وكان ميناء قنا، الواقع على الساحل الجنوبيّ لليمن، مركزاً مُهمّاً لتجميع السلع العطريّة، قبل أنْ يُعاد تصديرها إلى الشمال عبر طريق البخور ، إذْ امتدّ منه طريق يربطه بمدينة تمنع، ومنها إلى مدينة مأرب ليتابع مسيره نحو الشمال. وهذا الطريق الفرعي بين قنا وتمنع، كان من أسلس الطرق للسلع القادمة من الهند والشرق الأقصى[٧]. كما امتدّ من ميناء قنا طريق أخر ربط بينه وبين نجران بعد مروره بمأرب والجوف[٨].

---

[1] Bowen. J. R; op, cit, p35.

[٢] عطيوي(فرحة هادي): العلاقات الاقتصادية والسياسية بين الانباط والبطالمة، مجلّة الفتح، العدد٣٠، جامعة ديالى، ٢٠٠٧م، ص٢.

[٣] الرشيد(ناصر بن سعد): تعامل العرب التجاريّ وكيفيّته في العصر الجاهليّ، سلسة دراسات في تاريخ الجزيرة العربيّة ، الكتاب الثاني، جامعة الملك سعود، ١٩٨٤م، ص٢١٥- ٢٤٩، ص٢١٧.

[٤] عبد المولى(أسامة محمود): تجارة البخور في جنوب شبه الجزيرة العربيّة من القرن العاشر إلى نهاية القرن الأوّل قبل الميلاد، رسالة ماجستير بإشراف: محمد حمدي ابراهيم حافظ، جامعة الزقازيق، ٢٠١٣م، ص٥٠.

[5] Van Beek. G. W; op, cit, p144.

[٦] العبد الغني(محمد السيّد): الجرهاء ودورها في التجارة العربيّة القديمة، ص١٣٩.

[٧] عبد المولى(أسامة محمود): تجارة البخور في جنوب شبه الجزيرة العربيّة، ص٥١.

[8] Brice. W. C; The classical trad – Routes of Arabia, from Evidence of ptolemy, strabo and pliny, in: studies the history of Arabia, Vol. 2, Riyadh, soudi Arabia, 1979, p38.

وامتدّت طُرق فرعيّة أخرى، ربط أحّدها بين ميناء قنا ومدينة شبوة، عاصمة حضرموت. ومن شبوة يُتابع هذا الطريق مسيره نحو مدينة تمنع[١]. كما امتدّ طريق آخر من شبوة إلى ميناء قنا، ومنها إلى ظفار (منطقة إنتاج اللبان)[٢]. هذا بالنسبة للطرق الفرعيّة التي امتدّت من وإلى ميناء قنا.

أمّا الطرق الفرعيّة التي امتدّت من وإلى ميناء عدن، فكان أهمّها طريق برّي يربط عدن بمدينة شبوة، وطريق أخر يربط الميناء المذكور بوادي بيجان[٣]، حيث كانت تقوم مدينة قتبان أحّد أهمّ مناطق إنتاج المُرّ في تلك الفترة، ومن بيجان يُتابع هذا الطريق سيره نحو نجران مروراً بمأرب والجوف[٤].

ولم تقتصر الطُرق الفرعيّة الجنوبيّة على الطُرق التي تنطلق من وإلى مينائي قنا وعدن، بل كانت هناك طُرق فرعيّة أخرى ربطت بين موانئ الساحل العربيّ الجنوبيّ للبحر الأحمر، ومناطق إنتاج البخّور. فكان هناك طريق يمتدّ من ميناء أوكليس إلى مدينة تمنع عاصمة قتبان[٥]، وطريق أخر امتدّ من ميناء مُخا إلى حضرموت في الداخل، وعلى هذا الطريق تمّ نقل جزءِ كبير من مخزون البخّور الحضرميّ[٦].

ويُمكن للتوضيح أنْ يتمّ اختصار الطُرق الفرعيّة الجنوبيّة على الشكل التاليّ:

- طريق قنا– تمنع– مأرب. ويُتابع مسيره نحو الشمال.
- طريق قنا– مأرب– الجوف– نجران.
- طريق قنا– شبوة– تمنع.
- طريق قنا– شبوة– ظفار
- طريق عدن– شبوة.
- طريق عدن– بيجان– مأرب– الجوف– نجران[٧].

هذه كانت أهمّ الطُرق الفرعيّة الجنوبيّة التي ربطت بين مناطق إنتاج المواد العطريّة والموانئ الرئيسيّة في قنا وعدن من جهة، وبين هذه الموانئ ونجران من جهة أخرى. ولابدّ من الإشارة هنا إلى الطريق الذي أشار إليه استرابون، نقلاً عن ايراتوستنيس، والذي كان يمتدّ من شبوة عاصمة

---

[١] الجرو(أسمهان سعيد): طرق التجارة البريّة والبحريّة في اليمن، مجلّة جامعة عدن للعلوم الاجتماعية والإنسانيّة، المجلّد الثانيّ، العدد الثالث، كانون الثاني- حزيران، دار جامعة عدن للنشر، عدن، ١٩٩٩م، ص٢٣- ٤٧، ص٢٦.

[2] P. M. E; XXVII.

[٣] النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢١٨.

[4] Bowen. J. R; op, cit, p138.

[5] Van Beek. G. W; Frankincense and Myrrh in Ancient South Arabia, op, cit, p145.

[6] P. M. E; XXIII.

[7] Brice. W. C; op, cit, p177.

حضرموت إلى مدينة جرها على الخليج العربيّ، واستغرقت الرحلة التجاريّة على هذا الطريق نحو أربعين يوماً[١].

ب- الطريق الرئيسيّة(طريق البخّور وتفرّعاته الشماليّة):

يمتدّ طريق البخور، الذي كان أحّد أشهر الطُرق التجاريّة في العصر القديم، من موانئ شبه الجزيرة العربيّة جنوباً في قنا وعدن[٢]، ويمرّ بعواصم الدول العربيّة الجنوبيّة مثل شبوة وتمنع ومعين ومأرب[٣]، ومنها يتّجه شمالاً نحو نجران(تُقدّر المسافة من قنا إلى نجران بحوالي ٢٥٠كم). ومن نجران يُتابع الطريق سيره، باتّجاه مُستقيم، مُروراً بعدد من الواحات كان أهمها محطّة ديدان(العلا) ، ومنها إلى مدينة البتراء، عاصمة المملكة النبطيّة، حيث كان يتفرّع في عدّة طُرق شرقاً وغرباً وشمالاً[٤].

وطريق البخور هذا طريق قديم يرجع استخدامه إلى أواخر الألف الثاني ق.م، وكان عوضاً عن الطريق التجاريّ البحريّ، الذي كان مزدهراً عبر مياه الخليج العربيّ، في فترة الألف الثالث قبل الميلاد[٥]. وقام هذا الطريق البرّي بالأساس على الطريق القديم، الذي كان يُستخدم لنقل الملح بعد استخراجه من مناجمه في عدن وشبوة ووادي جردان وظفار [٦].

ويُقدّم بليني وصفاً لهذا الطريق مع النفقات الكبيرة التي كانت تترتّب على نقل البخّور من اليمن إلى البحر المُتوسّط، فيُورد العالِم الرومانيّ: " يُمكن تصدير البخور عن طريق بلاد القتبانيين فقط، وذلك وفقاً لضريبة تُدفع لملكهم. وعاصمة هؤلاء القتبانيين هي تمنع (Thomna) التي تبعد مسافة (٥ر١٤٨٧) ميل عن مدينة غزة على ساحل البحر المتوسط. وتنقسم الرحلة وفق خمس وستين مرحلة، مع وجود محطات توقف لاستراحة الجمال. وكانت تُعطى نِسب ثابتة ومحددة من البخور للكهنة وسكرتارية الملك، بل إنّ الحُرّاس، والحضور، وحرس الأبواب(الحجاب)، والخدم كانوا يحصلون على حصصهم أيضاً، وفعلاً كان على التجار الاستمرار في دفع الأموال على طول الطريق. ففي أماكن كانوا يدفعون لشراء الماء، وفي أخرى للطعام، وشراء العلف للجمال، ودفع أجرة للاستراحة في محطات التوقف، وضرائب أخرى متنوعة. وهكذا فإن نفقات الجمل الواحد قبل وصوله ساحل البحر المتوسط تبلغ (٦٨٨) ديناراً. وبعد ذلك يتم دفع ضرائب مرة ثانية لمسؤولي الجمارك في إمبراطوريتنا"[٧].

---

[1] Eratosthenes; The Geographyica, In :Strabo, The Geography Of Strabo, XVI, 4. 4.

[2] Shackley. M; The Frankincense Route: A proposed cultural itinerary for the Middle East, Historic Environment, 16, 2, Leiden ,2004, pp 12-17, p13.

[3] Duncan. J; Routes in south Arabia, Antiquity, No. 19, 1958, pp361, 365.

[٤] الضلاعين(مروان عاطف): الطُرق التجاريّة في مملكة الأنباط، ص١٥١، ١٥٣.

[٥] عبد المولى(أسامة محمود): تجارة البخور في جنوب شبه الجزيرة العربيّة، ص٤٩.

[٦] أحمد ملاعبة(نهاية عبد الرحمن): دور ممالك الجزيرة العربيّة في التجارة الدوليّة، ص٨٧.

[7] Pliny; N. H, XII, 32.

ويبدو واضحاً من كلام بليني أنّ طريق البخّور كان مُقسّماً إلى ٦٥ محطّة فُصلت عن بعضها البعض، على الأرجح، بمسافة توازي المسافة التي يُمكن للجمل أنْ يقطعها في يوم واحد[1].
واجتاز طريق البخور، من ظفار إلى غزّة، مسافة تُقدّر بـ(٣٤٠٠كم)[2].
وتقترح التقديرات الحديثة أنّ الرحلة من اليمن إلى غزّة كانت تستغرق سفر من(٧٠– ٩٠ يوم)[3].
وكان لطريق البخوّر تفرّعات وامتدادات انطلقت من مدينة البتراء، التي كانت عُقدة خطيرة من عُقد المواصلات العالميّة في العصر الرومانيّ[4]. أهمّ هذه التفرّعات:

– طريق يمتدّ من البتراء إلى ميناء لويكي كومي على ساحل البحر الأحمر، وكان هذا الميناء تابعاً لمملكة النبطيّة. يمتدّ هذا الطريق حواليّ٥٠٠ ميل، وورد ذكره لدى استرابون الذي وصفه بالطريق الآمن والسهل[5].

– طريق يمتدّ من البتراء إلى سواحل البحر المتوسّط، وكان ينطلق من مدينة البتراء عبر وادي عربة، إلى غزّة ومنها إلى العريش(Rhinocoloura)[6]. و هو من أهمّ طُرق التجارة التي كانت تنطلق من مدينة البتراء[7].

– طريق يمتدّ من البتراء عبر جودايا(Judaea) إلى دمشق، ومنها إلى صيدا على ساحل المُتوسّط[8].

– طريق يمتدّ من البتراء عبر جودايا إلى دمشق، ومنها إلى تدمر في الصحراء السوريّة، ومنها إلى دورا أوروبوس، ليتابع سيره نحو الخليج العربيّ ماراًّ ببابل[9].

– طريق يمتدّ من البتراء إلى مصر عبر صحراء سيناء[1].

---

[1] Demange. F; The Frankincense Caravans,in: Roads Of Arabia A Rchaeology And History Of The Kingdom Of Saudi Arabia, Musée du Louvre, Paris, 14 July– 27 September, 2010, p134.

[2] Sedov. A. V; 'The Port of Qana and the Incense Trade', in Peacock.D and Williams, D. (eds),Food for the Gods: New Light on the Ancient Incense Trade, Oxford: Oxbow, 2007,p94.

[3] Millar. F; Caravan cities; the Roman Near East and long-distance trade by land, Institute of Classical Studies, London, 1998, pp122- 137, pp123, 124.

[4] Accettola. A; The Nabataean Trade Nation The Public and Private Cultures of the Nabataean Kingdom, Brandeis University, 2012, p7.

[5] Strabo; the Geography, XVI, 4, 23.

[6] كانت مدينة غزّة محطّة مهمّة للتجارة القادمة إلى سورية، ومنها كان يتمّ تصدير جزء كبير من السلع الواردة من اليمن والخليج العربيّ. ولذلك فقد قام الرومان، كما أسلافهم البطالمة، بوضع موظّف جمارك مُهمّته تحصيل الضريبة من القوافل القادمة إلى هذه المدينة. انظر:
Crone. P; Meccan Trade and the Rise of Islam, Princeton, 1987, p18.

[7] Strabo; the Geography, XVI, 4, 24.

[8] شرف الدين(أحمد حسين): مسالك القوافل التجاريّة في شمال الجزيرة العربيّة وجنوبها، ص٢٥١، ٢٥٢.

[9] النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٢٠.

٢– الأنباط ودورهم في الوساطة التجاريّة بين اليمن و الرومان:

الأنباط شعب عربيّ قديم، نشأ في شماليّ شبه الجزيرة العربيّة، وبحلول القرن الرابع قبل الميلاد استوطنوا المنطقة الواقعة إلى الجنوب والشرق من البحر الميّت[٢]. ومع بداية القرن الأوّل قبل الميلاد، طوّر الأنباط مصدر ثروتهم، وتوسّعوا ليُصبحوا مملكة قويّة وغنيّة بسيطرتهم واستغلالهم لطّرق القوافل التي مرّت عبر أراضيهم[٣].

أ– الوساطة التجاريّة النبطيّة عشية السيطرة الرومانيّة على مصر ٢٧ق.م:

في أوّل إشارة أدبيّة إلى الأنباط ومصدر ثروتهم، يُورد المؤرّخ ديودوروس الصقلّيّ: " بالرغم من أنّه لا يوجد سوى بضعة قبائل عربيّة تستخدم الصحراء كمرعى، فإنّ هذه تتجاوز الآخرين بالثروة، مع أنّ عددهم لا يتجاوز العشرة آلاف. لأنّ هؤلاء اعتادوا على جلب البخّور والمُرّ والنباتات العطريّة الأكثر قيمة من بلاد العرب، التي تُدعى العربيّة السعيدة، وإيصالها إلى البحر "[٤]. ويُمكن أنْ يُفهم من هذا الاقتباس أن ثروة الأنباط كانت مستندة على تجارتهم بالمواد العطرية القادمة من اليمن كاللبان والمُرّ. هذه التجارة التي كانت مُؤسّسة بشكل جيّد في العام ٢٧ق.م.

وبالرغم من أنّ جميع المصادر الأدبيّة، التي ذكرت الأنباط، تُشير إلى المواد العطرية على أنها كانت قاعدة الثروة النبطيّة[٥]، إلّا أنّ بعض الباحثين ذهبوا إلى أنّ الأنباط طوّروا ثروتهم من إيرادات السلع الهنديّة والصينيّة، التي وجدت طريقها الى البتراء قادمة من الموانئ اليمنيّة الجنوبيّة[٦].

ويُورد الجغرافيّ استرابون أنّ تجارة البخّور النبطيّة كانت تتزوّد من محورين، الأوّل من اليمن جنوباً، والثاني من الجرهاء شرقيّ الخليج العربيّ[٧]. المحور الأوّل، هو المحور الأكثر أهمّية وهو الطريق التجاريّ المعروف باسم طريق البخّور، والذي تمّت دراسته ودراسة تفرّعاته الخارِجة من العاصمة النبطيّة. وقدّمت الأبحاث الأثرية، هي الأخرى، دليلاً إضافيّاً على العلاقات التجاريّة النبطيّة مع اليمن خلال هذه الفترة. فعُثر على كمّ كبير من الفخّاريّات النبطيّة في ميناء

---

١ كشفت الأبحاث الأثرية عن كمّ كبير من النقوش النبطيّة(ثلاثة آلاف نقش تقريباً) في صحراء سيناء تعود إلى القرنين الثاني والثالث الميلاديين. وقد أرجع بعض الباحثين هذا إلى استيطان نبطيّ بهدف حماية القوافل التجاريّة. انظر: العتيبي(فهد بن مطلق): العرب في مصر إبان العصر الرومانيّ(دراسة في ضوء الوثائق البردية والنقوش)، مجلة الدارة، دارة الملك عبد العزيز، العدد الثالث، السنة الحادية و الأربعون، الرياض، رجب، ١٤٣٦هـ/ ٢٠١٥م، ص١٤٦، ١٤٧

2 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p50.

3 Young. G. K; op, cit, p81.

4 Diodorus Siculus; Library of History, XIX, 94, 4- 5.

5 Crone. P; op, cit, p18.

6 Miller. J. I; The Spice Trade of the Roman Empire 29 BC–AD 641, Oxford 1969, pp133, 134.

7 Strabo; the Geography, XVI, 4, 8.

قنا جنوبيّ اليمن، بالتوازي مع بقايا أواني زجاجيّة نبطيّة في ميناء مُخا على الساحل الشرقيّ لليمن[١]. أمّا المحور الثاني، الذي حصل عبره الأنباط على السلع اليمنيّة، والذي أشار إليه استرابون وبليني[٢]، فكان ينطلق من الجرهاء شرق الخليج العربيّ، التي كان يصل إليها التجّار برحلة استمرّت أربعين يوماً، ومنها إلى البتراء مروراً عبر دوماثا(Dumata) أو الجوف(Jawf) شمالي المملكة العربيّة السعوديّة اليوم[٣]. ويوجد دليل أثريّ على استيطان نبطيّ لمنطقة الجوف، إذْ عُثر على نقوش نبطيّة تدلّ على أنّ الموقع قدْ حُصّن من قبل الأنباط. من بين هذه النقوش نقش يُؤرّخ إلى العام ٤٤م، تقريباً يُشير إلى" جانيمو(Ganimu)" الذي كان قائداً عسكريّاً في دوماثا، مما يدلّ على أنّ الأنباط قد حافظوا على تواجد عسكريّ في هذه المنطقة بهدف حماية القوافل التجاريّة القادمة من الجرهاء، ويدلّ على أنّ تلك التجارة كانت مُربحة بما فيه الكفاية حتّى تُبرّر الاستيطان العسكريّ النبطيّ لحمايتها[٤].

بالإضافة إلى هذين المحورين من طُرق التجارة العربيّة، فإنّ الأنباط قد استلموا كمّيات لابأس من السلع اليمنيّة عبر مينائهم على الساحل الشرقيّ للبحر الأحمر، والذي عُرف باسم" لويكي كومي"، والذي كان يربطه بالبتراء طريق برّي تسلكه القوافل المُحمّلة بالسلع العطريّة[٥]. هذا الميناء بناه الأنباط، على الأغلب، ليُحوّلوا قسم من السلع القادمة من اليمن عبر طريق البحر الأحمر إلى مملكتهم[٦].

بعد وصول السلع اليمنيّة إلى البتراء، كان القسم الأكبر منها يُتابع طريقه نحو مدينة غزّة على ساحل البحر المتوسّط، و نحو مدينة العريش[٧]. وزوّد الأنباط هذه الطريق بالمحطّات والأبراج، التي حافظ عليها الرومان بعد أنْ أدخلوا عليها بعض التحسينات[٨]. ومن هذه الموانئ شُحنت السلع العطريّة نحو العاصمة روما، أو إلى غيرها من أسواق الإمبراطوريّة، مع الأخذ بالحسبان أنّ قسماً من تلك السلع كان يُشحن برّاً إلى مدينة الإسكندريّة لتتمّ إعادة تصنيعها هناك[٩].

وهنا لابدّ من الإشارة، إلى أنْ الجغرافيّ استرابون يُشير إلى أنّ التجار القادمين من اليمن إلى سورية الرومانيّة، كانوا يستخدمون الطريق الذي أعاد الإمبراطور تراجان (Trajan)(٩٨–

---

1 Sedov. A. V; New Archaeological and Epigraphical Material from Qana (South Arabia), AAE , No. 3, 1992,pp 110,137.
2 Strabo; the Geography, XVI, 4, 8.; Pliny; N. H, XI, 32.
3 Young. G. K; op, cit, p83.
4 Bowersock. G. W; op, cit, pp154, 159.
5 Strabo; the Geography, XVI, 4, 23.
6 Lightfoot. C. S ; The Eastern Frontier of the Roman Empire I , Oxford 1989, p117.
7 Pliny; N. H, XI, 32.
8 Cohen. R; New Light on the Date of the Petra-Gaza Road, Biblical Archaeologist , No. 45, 1982, pp240- 247.
9 Young. G. K; op, cit, p87.

١١٧م) شقّه وتعبيده، وهو الطريق الذي عُرف باسم نوفا تراجانا(Nova Traiana)، وكان يمتدّ من ميناء أيلة إلى البتراء، ومنها شمالاً إلى بُصرى فمدينة دمشق[١].

إشارة الجغرافيّ استرابون هذه جاءت في سياق وصفه للأرض حول دمشق، فذكر أنّ " البرابرة (قُطاع الطُرق) في الجبال الأيتوريّة يُمارسون القرصنة(السرقة) ضدّ التجار الذين يأتون من العربيّة السعيدة(اليمن)"[٢]. ويرى الأستاذ كيري يونغ، في سياق تعليقه على هذه الفقرة التي أوردها الجغرافيّ اليونانيّ، أنّ التجّار العرب العابرين لهذه المنطقة(أيّ جنوبيّ دمشق) أمكن أنْ يصلوا إلى البتراء عبر الطريق الذي عُرف فيما بعد باسم نوفا تراجانا فقط. مما يدلّ على أنّ هذا الطريق كان مُستخدماً في الفترة النبطيّة قبل أنْ يضمّ الإمبراطور تراجان مملكة الأنباط عام ١٠٦م، ويبدأ ببناء الطريق المعروف باسمه في الموقع نفسه[٣]. وتأكيد رأي الأستاذ يونغ جاء من الأبحاث الأثرية التي كشفت عن عيّنات من القطع الفخّاريّة والرسومات، وُجدت على هذا الطريق، تعود إلى الفترة النبطيّة[٤]. وهو ما يدل على أنّ طريق نوفا تراجانا لمْ يكن إبداعاً رومانيّاً، وإنّما إعادةُ استخدامٍ رومانيّ لمسار القافلة النبطيّة.

ب– تجارة الأنباط بالمواد العطريّة في القرن الأوّل الميلاديّ:

من دراسة توضّع الطُرق التجاريّة البرّية، الحاملة للسلع اليمنيّة، بدا بوضوح أنّ الأنباط كانوا يفرضون سيطرتهم على تجارة تلك السلع، مما منحهم دور الوسيط الثريّ بين مناطق الإنتاج في اليمن، وأسواق التصريف الرومانيّة. هذه الحال من السيطرة النبطيّة على التجارة القادمة من اليمن، تعرّضت لانتكاسة كبيرة مع بداية القرن الأوّل الميلاديّ، امتدّت آثارها إلى كامل طريق البخّور، الذي فقد قسماً كبيراً من أهمّيته، نتيجة لتنشيط الدولة الرومانيّة للتجارة عبر البحر الأحمر، وتحويلها للقسم الأكبر من السلع اليمنيّة، نحو موانئ مصر على البحر الأحمر[٥]. وبالرغم من ذلك، فإنّ طريقاً تجاريّاً كطريق البخّور ليس من السهل أنْ يفقد كامل أهمّيته بين ليلةٍ وضُحاها، بَلْ حافظ على بعض الأهمّية، ولكن ليس بالزخم الذي كان يتمتّع به قبل السيطرة الرومانيّة على طُرق التجارة البحرية. لذلك ستتم هنا مُناقشة الدلائل على هبوط تجارة البخّور النبطيّة أوّلاً، وعلى استمرارها، بوتيرة ضعيفة، ثانياً.

و تبدو صدى الانتكاسة التي أُصيبت بها التجارة البرّية مع اليمن، بوضوح، لدى الجغرافيّ استرابون، الذي يُعبّر عن تغيّر طُرق السلع القادمة من اليمن، فيُورد:" تُنقل السلع من لويكي

---

[1] Crone, P; op, cit, p29. ; C. A. H, XI, p 123.

[2] Strabo; the Geography, XVI, 2, 20.

[3] Young. G. K; op, cit, p87.

[4] Graf. D. F; A Preliminary Report on a Survey of Nabataean- Roman Military Sites in Southern Jordan, ADAJ, No. 23, 1979, pp 121- 127, p126.

[5] Negev, A; The Nabataeans and the Provincia Arabia, ANRW , No. 8 , 1977, pp520-686, pp561, 562.

كومي إلى البتراء، ومنها إلى العريش في فينيقية، ومن هناك إلى الأماكن الأخرى. لكن الآن تُجلب الأغلبيّة إلى الإسكندريّة عبر النيل، عن طريق ميناء ميوس هرموس الذي يتلقّاها من العربيّة السعيدة، والهند"[١].

ممّا أورده استرابون يبدو واضحاً أنّ قسماً كبيراً من تجارة السلع العطريّة، قد خرج من أيدي الوسطاء الأنباط، لصالح التجّار الرومان وموانئ مصر الرومانيّة، وهو ما قد يُعزى إلى انخفاض تكلفة النقل البحريّ، بالإضافة إلى سياسة التجارة الحرّة، التي تمتّع بها التاجر الرومانيّ في ظل حُكم الإمبراطوريّة الرومانيّة[٢].

وقدّمت الأبحاث الأثرية دليلاً ثانياً على هبوط تجارة الأنباط في القرن الأوّل الميلاديّ، يُضاف إلى الدليل الأدبيّ الذي قدّمه استرابون. إذْ أظهرت الأبحاث الأثرية على الطُرق التجاريّة، بين البتراء وموانئ البحر المُتوسّط، أنْ تلك الطُرق شهدت تراجعاً ملحوظاً في نشاطها مع مُنتصف القرن الأوّل الميلاديّ[٣]، بالتوازي مع دمار حلّ ببعض البلدات الواقعة على تلك الطُرق، قدْ يُعزى إلى هجمات من قبائل بدويّة، استغلّت تراجع العناية النبطيّة بهذه المواقع نتيجة انخفاض المداخيل الماليّة من التجارة المارّة عبرها[٤].

الدليل الثالث على هبوط تجارة البخّور البرّية جاء من العملات الفضّية النبطيّة، إذْ تعرّضت تلك العملات، خلال القرن الأوّل الميلاديّ، لتخفيض كبير في المُحتوى الفضيّ فيها، حتّى وصلت إلى نسبة ٢٠% في السنوات الأخيرة من عهد الملك ماليكوس الثاني (Malchus II)(٤٠–٧٠م) وكامل عهد الملك ربّ إيل الثاني(Rabbel II)(٧٠– ١٠٦م)[٥]. ويعزو الأستاذ أبراهام نيجيف(Avraham Negev) هذا التخفيض في نسبة الفضّة في العملة النبطيّة إلى تراجع العائدات الماليّة النبطيّة، من التجارة القادمة من اليمن[٦].

أمّا بالنسبة إلى الدلائل على استمرار أهميّة طريق التجارة البرّي ، وإنْ بضعف، فتأتي أيضاً من المصادر الأدبيّة والأثرية. فعندما يتكلّم بليني عن التجارة بالسلع العطريّة مع اليمن، فإنّه يتكلّم عن كِلا النوعين من التجارة البرّية والبحريّة، ويُشير إلى أنّ التجارة المنقولة بحراً إلى مصر، تزامنت مع التجارة البرّية عبر المملكة النبطيّة[٧]. كما يُشير دليل البحر الإريثيري إلى استمرار

[1] Strabo; the Geography, XVI, 4, 24.
[2] Negev, A; op, cit, pp 562.
[3] Young. G. K; op, cit, p90.
[4] Negev, A; op, cit, pp 620- 624.
[5] Meshorer. Y; Nabataean Coins , Al Qods, 1975, pp 73, 74.
[6] Negev. A; Numismatics and Nabataean Chronology, PEQ , No. 114 , 1982, pp119-127, pp 122, 124.
[7] Pliny; N. H, VI, 26.; XII, 32.

تدفّق السلع من ميناء لويكي كومي النبطيّ إلى مدينة البتراء[١]، وهذا الطريق كان بشكل أو بآخر فرع لطريق البخّور.

إلّا أنّ الدليل الأبرز على استمرار تجارة السلع العطريّة، عبر الطريق البرّي، جاء من الأبحاث الأثريّة في موقع إجرا أو الحجر(مدائن صالح) في شمالي الحجاز. إذْ أظهرت تلك الأبحاث أنّ الأنباط حافظوا على استيطان عسكريّ في محطّة إجرا، استمرّ حتّى العام ٧٥م تقريباً[٢]، هذا الاستيطان العسكريّ مُثبت بالنقوش الموجودة على قبور الضبّاط والمسؤولين العسكريين النبطيّين، والتي أَرّخت بدقّة كبيرة للتاريخ الذي دُفن فيه صاحب القبر. فيُؤرّخ القبر الأقدم إلى العام ١م، بينما يُؤرّخ القبر الأحدث إلى العام ٧٥م[٣]. وبالرغم من الآراء المُختلفة التي طُرحت حول الهدف من هذا التحصين في إجرا، إلّا أنّ الثابت أنّ إجرا كانت أحّد المحطّات الهامّة التي يمرّ بها طريق البخّور. لذلك فإنّ إقامة هذه القاعدة العسكريّة فيها كانت، على الأرجح، بهدف حماية القوافل التجاريّة المُحمّلة بالسلع العطريّة والقادمة إلى المملكة النبطيّة[٤]. بناءً على ذلك فإنّ استمرار الاستيطان العسكريّ النبطيّ لإجرا، يدلّ على استمرار أهمّية طريق البخّور وتجارة البخّور، على الأقلّ، حتّى الربع الأخير من القرن الأوّل الميلاديّ. مع ملاحظة أنّ موقع إجرا قد حافظ على أهمّيته كنقطة لحماية مرور البخّور حتّى بعد ضم تراجان لمملكة الأنباط عام ١٠٦م، إذْ أقامت الحكومة الرومانيّة قاعدة عسكريّة في نفس الموقع[٥].

ودار جدل بين العلماء حول السبب الذي أدّى إلى استمرار استخدام طريق البخّور البرّي، بالرغم من انخفاض تكلفة النقل البحريّ عبر طريق البحر الأحمر، فكان الرأي الأرجح هو ما قال به الأستاذ جروم(Groom)، الذي علّل ذلك بتوقيت حصاد اللبان في اليمن، ومُقارنته بتوقيت إبحار التجّار الرومان من موانئ مصر نحو الموانئ اليمنيّة، بالتزامن مع المطلب المُتزايد على السلع العطريّة الذي دفع المُزارعين في اليمن لحصاد محصول اللبان مرتين في السنة[٦]. فأوقات جمع محصول اللبان مُثبتة من قبل بليني، الذي ذكر أنّه كان في العادة عند وجود فرص أقل لبيع البخور، يتم جمعه في موسم واحد في السنة، أما في أيّامه، فإنّ زيادة الإقبال على تجارته، أدّت

---

[1] P. M. E; XIX.

[2] Bowsher. J ; The Frontier Post of Medain Saleh, In Freeman and Kennnedy (eds), The Defence of the Roman and Byzantine East I, Oxford, 1986, pp23- 29.

[3] Negev. A; The Nabataean Necropolis at Egra, Biblical Archaeologist , No, 83 , 1976, pp203- 236, pp207, 208.

[4] Young. G. K; op, cit, p94.

[5] Bowsher. J ; op, cit, pp25- 27.

[6] Groom.N; Frankincense and Myrrh, A study of the Arabian incense trade, Longman, London and New York , 1981, pp 146- 148, 212, 213.

إلى قيام المُزارعين في اليمن بجمعه مرتين في موسمين في السنة. الموسم الأوّل وهو الأكبر وكان يُجمع في الخريف، أمّا الموسم الثاني فهو الأصغر وكان يُجمع في الربيع[١].

وبمُقارنة أوقات الحصاد التي قدّمها بليني، مع ما قدّمه دليل البحر الإريثيري من أوقات للإبحار التجاري من مصر، يظهر نموذج عن التجارة يُفسّر البقاء المُستمرّ لطريق البخّور البرّي حتّى بعد أنْ أصبح طريق البحر الأحمر هو المُسيطر.

فيذكر دليل البحر الإرثيريّ أنّ السفن التجاريّة الرومانيّة المُبحرة نحو الهند، لا تستطيع أنْ تُشارك في المحصول الخريفيّ من اللبان، على اعتبار أنّها تُبحر من مصر في شهر تمّوز، و لا تعود حتّى يحلّ موعد جمع المحصول الربيعيّ. وذكر الدليل بوضوح أنّ تلك السفن كان بإمكانها تلقّف كمّيات محدودة من المحصول الأدنى مُستوى في ميناء موشكا أثناء رحلة العودة[٢]. بناءً على ذلك فإن السفن الرومانيّة كان لزاماً عليها أنْ تُبحر إلى اليمن في شهر أيلول، إذا أرادت الحصول على المحصول الخريفيّ ذو الجودة العالية، وأنْ تعود مع الرياح الموسميّة الشماليّة الشرقيّة، التي تبدأ عادة في مُنتصف شهر تشرين الأوّل[٣]. وهذا أعطى القوافل البرّية السالكة لطريق البخّور، والتي لمْ تكن بحاجة لانتظار الرياح الموسميّة، فرصة حمل البخّور وإيصاله إلى غزّة، حتّى قبل أنْ تبدأ السفن الرومانيّة بُمغادرة اليمن[٤]. لذلك فإنّ قدرة التجّار على إيصال بخّورهم برّاً، إلى السوق الرومانيّة قبل أنْ يتمكّن التجّار، السالكين للطريق البحريّة، من تزويد السوق بذلك المحصول، قدّم سبباً منطقيّاً لاستمرار التجارة عبر الطريق البرّية بالرغم من أنّ النقل البحريّ قدْ وفّر بديلاً أرخص.

وبالمُحصّلة، فإنّه من الواضح أنّ طريق البخّور قد حافظ على أهمّيته خلال القرن الأوّل الميلاديّ، وواصلت السلع العطريّة تدفّقها على البتراء رغم تنشيط روما لشبكات التجارة البحريّة. لذلك فإنّ النظريّة التي تقول أنّ أهمّية طريق البخّور قد ذهبت أدراج الرياح، وأنّ تجارة البحر الأحمر حلّت محل القوافل البريّة، خلال القرن الأوّل الميلاديّ، لا تبدو نظريّة ذات أساس قويّ في ضوء ما أوردته المصادر الكلاسيكيّة، وما أثبتته الأبحاث الأثريّة من استمرار الاستيطان العسكريّ النبطيّ في محطّة إجرا، بلْ الأصحّ القول أنّ الطُرق البرّية والبحريّة استمرّت بالتزامن مع بعضها البعض وحافظ كُل منها على مّيزاته خلال القرن الأوّل الميلاديّ على الأقلّ[٥].

---

[1] Pliny; N. H, XII, 32.

[2] P. M. E; XXXII.

[3] Groom. N; op, cit, pp212, 213.

[4] Young. G. K; op, cit, p96.

[٥] النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٥٠.

٣- حملة إيليوس غالوس على اليمن:

بدا الاهتمام الرومانيّ باليمن وبتجارة البخّور، بشكل صارخ، في الحملة التي أرسلها الإمبراطور أوغسطس إلى اليمن عام ٢٤ق.م، بقيادة واليه على مصر إيليوس غالوس(Aelius Gallus) [١]. إذْ ما كاد أوغسطس يصل إلى الحكم في روما حتّى كلّف إيليوس غالوس بقيادة حملة برّية على أرض البخّور [٢].

وإلقاء الضوء هنا على حملة إيليوس غالوس ليس الهدف منه البحث في موضوع سياسيّ، أو الدخول في الجدل الدائر بين العلماء بخصوص المناطق التي سلكتها، أو المناطق التي أخضعتها، أو بخصوص أسباب فشلها، وإنّما سيتمّ التركيز على الجانب الاقتصادي منها، على اعتبار أنّ هذا البحث مُخصص للجانب الاقتصاديّ من الإمبراطوريّة الرومانيّة وللتجارة بشكل خاصّ. إلّا أنّ السياسة، دائما، لا تنفصل عن التجارة في البحث في تاريخ الدول. فجزء مُهمّ من الحملات العسكريّة، التي قام بها الرومان قاموا بها بدوافع اقتصاديّة على مبدأ الدينار القويّ سفير للإمبراطوريّة القويّة. وحملة إيليوس غالوس لم تكن تخرج عن هذا الإطار، بل إنّها كانت تُكرّس مبدأ دفاع الجنديّ الرومانيّ عن المصالح الاقتصادية للتاجر الرومانيّ. وانطلاقاً من اهتمام القيادة السياسيّة الرومانيّة بمصالح تجّارها، تتضّح الأسباب التي دفعت الإمبراطور أوغسطس لإرسال واليه على مصر في حملة رومانيّة، نادرة، خارج حدود الإمبراطورية، ضمن استراتيجيّة هذا الإمبراطور القائمة على عدم التوسّع وإنّما القيام بحروب ذات طابع دفاعيّ [٣]. وعلى ما يبدو أنّ أوغسطس رأى أنّ مبرر الحملة موجود وهو الدفاع عن مصالح روما التجاريّة في البحر الأحمر.

أ- أسباب الحملة:

يُمكن تلخيص أسباب حملة إيليوس غالوس فيما يليّ:

---

[١] المصادر الأدبيّة الأساسيّة لحملة ايليوس غالوس كانت تقرير الجغرافيّ استرابون الذي رافق قائد الحملة، بالإضافة إلى إشارات مُتفرّقة لدى بليني وديو كاسيوس وفلافيوس يوزيفوس. أمّا المصادر الأثرية فتتمثّل في نقش عُثر عليه في مدينة براقش اليمنيّة بالإضافة إلى ورودها ضمن الانجازات التي سجّلها الامبراطور أوغسطس في أثر أنقرة. انظر:

Strabo; the Geography, XVI, 4. 22- 24.

كذلك: Dio Cassius; Roman History, LIII, 29.

كذلك: Pliny; N. H, XI, 32 .

كذلك: Augustus; The Deeds of the Divine Augustus , XXVI.

كذلك: Josephus; Ant. Jud, XVI, 9 , 3 .

[2] Young. G. K; op, cit, p91.

[٣] الناصريّ(سيّد أحمد): الرومان و البحر الأحمر، مجلّة الدارة، السنة السادسة، العدد الثاني، كانون الثانيّ، الرياض ١٩٨١م، ص٢٩.

أ- أ- الأسباب الاقتصاديّة:

أعطى الكُتّاب الكلاسيكيّون وصفاً لممالك اليمن وحياتها المُترفة، وصفاً ما يكون إلى الرومانسيّ، فصّوروا قصورها، وغنى أهلها، ومدى توافر الذهب والفضّة بين أيديهم، هذا الذهب الذي جنوه من احتكارهم لتجارة المواد العطريّة(١). وفتحت هذه التقارير، التي قدّمها الُكتّاب الكلاسيكيّون، أعين ساسة روما على أهميّة أرض اليمن وغناها، فرؤوا أنّه من الضروريّ ضمّ اليمن إلى عالم السلام الرومانيّ(٢).

وعبّر استرابون عن أسباب حملة غالوس، فقال صراحة: "كان هدفه(أيّ الإمبراطور أوغسطس) إمّا أن يسترضي العرب، وإما أن يخضعهم. كما أثّرت في نفسه الروايات الشائعة منذ القدم أنّ العرب قومٌ واسعوا الثراء، وأنّهم يستبدلون بعطرهم وأحجارهم الكريمة الفضّة والذهب، من دون أن يُنفقوا مما يحصلون عليه في مقايضتهم التجارية شيئا. وكان هدفه إمّا أن يكسب أصدقاء أغنياء، وإمّا أن يتغلب على أعداء أغنياء"(٣).

ومن الأسباب التي دفعت الرومان إلى إرسال حملتهم هذه، كان الرغبة في السيطرة على طريق البخّور الشهير والذي كان يُوصل أغلب السلع العطريّة إلى أسواق الإمبراطوريّة، طبعاً قبل تنشيط طُرق التجارة البحريّة(٤). لذلك فقد وضع أوغسطس نُصب عينيه هدفين، إمّا السيطرة على الطريق البريّة، أو تحويل التجارة العربيّة لتصبّ في موانئ مصر الرومانيّة في برنيكي وميوس

---

١ اجتمع الكُتّاب الكلاسيكيّون على نقطة غنى أهل اليمن وتوافر الذهب والفضّة بكثرة بين أيديهم: فأورد **أرتميدوروس:**" وقد غدى السبئيون والجرهائيون بتجارة المواد العطرية أغنى بلدان الارض قاطبةً ، لذلك فقد كان لديهم أثاث ومصنوعات بالغة الفخامة كالآنية المصنوعة من الذهب والفضة ، والاسرة والموائد الصغيرة ، والكؤوس ، فضلاً عن فخامة منازلهم الرائعة ، فقد كانت جدران وسقوف منازلهم مختلفة الألوان بما يرصع فيها من العاج والذهب والفضة والأحجار الكريمة". انظر :

Artemidoros; In :Strabo, the Geography of strabo, XVI, 4, 5.

وأورد **ديودوروس الصقلّي**: " ، ونتيجة لتوافر الذهب والفضة بغزارة في بلادهم بخاصة في سبأ، المُشيد فيها القصر الملكي، فإن لديهم شتّى الآنية والكؤوس المصنوعة من الذهب والفضة والمزخرفة بأنواع الرسوم والأشكال والأرائك والأسرة والقوائم ثلاثية الأرجل ذات الأرجل، المصنوعة من الفضة وكل قطع الأثاث الفخمة الأخرى والنفائس الثمينة التي لا يصدقها العقل، والفسحات (الصالات) المحاطة بالأعمدة الكبيرة التي بعضها مطلية بالذهب، والاخرى ذات تيجان منمقة بأشكال مصورة من الفضة ، وسقوفها وأبوابها المفصلة بوساطة الواح خشبية وخزائن مصنوعة من الذهب، ومرصّعة بالأحجار الكريمة المرصوصة الى جوار بعضها ، ممّا جعل شكل كل جزء في منازلهم أعجوبة في نفائسه، بل إنّ بعض أجزاء الدور تم تشييدها من الذهب والفضة. انظر :

Diodorus Siculus; Library of History, III, 47.

ويقول **بليني** بصيغة لا تخلو من الحسد: " وهم (أيّ العرب) أغنى أمم العالم قاطبة لتدفق الثروة من روما و بارثيا (Parthia) إليهم، وتكدسها بين أيديهم، فهم يبيعون ما يحصلون عليه من البحر ومن غاباتهم ولا يشترون شيئاً من الآخرين" . انظر:

Pliny; N. H, XII, 32.

2 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, pp171, 172.

3 Strabo; the Geography, XVII, 4, 22.

٤ باوزير(محمد عبد الله بن هاوي): الحملة الرومانيّة على العربيّة الجنوبيّة أو السعيدة، مجلّة كُلّيات التربية، جامعة عدن، العدد ٩، أب، ٢٠٠٨م،ص٢٣١- ٢٦٥، ص٢٣٥، ٢٣٦.

هرموس[١]. أضف إلى أنّ الرومان عانوا من نير الاحتكار العربيّ للسلع العطريّة، والتي كانت موضع طلب هائل في الإمبراطوريّة الفتيّة[٢]. كما أنّ اليمن وبحكم موقعها على الطريق البحريّة التي كانت تصل إلى الهند، فإنّ السيطرة عليها كان يعنيّ مزيداً من التسهيل للتجار الرومان القاصدين الهند[٣]، ولاسيّما أنّ الطريق البرّي الوحيد إلى الهند كان يمرّ عبر الدولة البارثيّة التي كان يجمعها مع الرومان علاقات اتّسمت بالطابع العدائي[٤].

ب- أ- الأسباب الاستراتيجيّة:

عدّ الرومان أنفسهم ورثة البطالمة في البحر الأحمر، وأصحاب الحقّ في السيطرة عليه وتحويله إلى بحيرة رومانيّة أُسوةً بالبحر المتوسّط[٥].

وتكاد الأسباب الاستراتيجيّة، التي دفعت أوغسطس لإرسال حملة إيليوس غالوس على اليمن، تتّفق مع الأسباب التي دفعت مجلس الشيوخ الرومانيّ لإرسال القائد بومبيوس (Pompeius)(١٠٦- ٤٨ق.م)[٦] في حملته ضدّ قراصنة المتوسّط، الذين هددوا طُرق إمداد روما بالقمح[٧]. إذْ أنّ أوغسطس كان يرغب في تطهير البحر الأحمر من القراصنة، الذين هدّدوا الطُرق التجاريّة البحريّة الرومانيّة عبره، الأمر الذي دفع السفن التجاريّة للملاحة فيه بشكل جماعيّ، وبحماية جنود مُسلّحين، وهو ما أدّى بمجموعه إلى زيادة في أسعار السلع الشرقيّة القادمة إلى الموانئ الرومانيّة[٨]. ولم يكن من المُمكن القضاء على القرصنة، وتطهير البحر الأحمر، من دون السيطرة على ممالك اليمن المُطلّة على جزء كبير منه عدا عن تحكّمه بمدخله الجنوبيّ[٩].

بناءً على ما سبق أرسل أوغسطس واليه على مصر في حملة على اليمن، يعود الفضل في حفظ تفاصيلها إلى الجغرافيّ استرابون، الذي شارك في الحملة بنفسه كعالِم وكصديق لقائد الحملة.

---

١ الناصريّ(سيّد أحمد): الرومان و البحر الأحمر، ص٢٤.

2 McLaughlin. R; op, cit, p61.

٣ الشتلة(ابراهيم يوسف): حملات الرومان على الجزيرة العربيّة، مجلّة الدارة، العدد٣، السنة ٩، الرياض، ١٩٨٤م، ص١٠١- ١١٦، ص١٠٣.

٤ جاسم(حنان عيسى): السياسة الرومانيّة تجاه شبه الجزيرة العربيّة قبل الإسلام ، ص٢٤٥.

٥ الذييب(سليمان بن عبدالرحمن): الحملة الرومانية الأولى على جنوب غرب شبه الجزيرة العربية، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، الرياض، ٢٠١٥م، ص٤١.

٦ قائد وسياسيّ رومانيّ، كان أوّل ظهور له على مسرح الأحداث في العام ٨٣ ق.م بالعمل مع الدكتاتور سولّا. في العام ٨١ ق.م خُلع عليه لقب العظيم، وحصل على منصب القنصل في العام ٧٠ ق.م. وفي العام ٦٧ ق.م حصل على تفويض- بسلطات استثنائية- لمحاربة القراصنة في المتوسط، تمكّن من القضاء على الدولة السلوقيّة وضمّ سورية للدولة الرومانيّة عام ٦٤ ق.م. انظر:

Bunson; op, cit, p 441.

7 Plutarch; Pompy,XXIV- XXV.

8 Philostratus; Life of Apollonius of Tyana, III, 35. ; Pliny; N. H, XI, 26.

9 Accettola. A; op, cit, pp16, 17.

ب- سير الحملة:

انطلق إيليوس غالوس بحملته في العام ٢٤ق.م من ميناء كليوباتريس(قرب السويس)، فأقلعت نحو ميناء لويكي كومي في استعراض واضح للقوّة الرومانيّة أمام الأنباط والسبئيين(١). وبعد مكوثه في ميناء لويكي كومي طوال صيف وشتاء عام ٢٤ق.م، تابع غالوس سيره، في العام ٢٣ق.م، برفقة عدد من الجنود اليهود والأنباط، فسار بمساعدة مُرشدين من الأنباط على رأسهم الوزير النبطيّ سيلاوس(٢)، عبر الطريق الصحراويّة حتّى وصل إلى سهل نجران، فسيطر على بعض مُدنه، ومنه تابع إلى مدينة أثرولا(يثل أو براقش)(٣) فأخضعها(٤)، ووضع فيها حامية عسكريّة. ثم اتّجه نحو مدينة مأرب، التي فشل في دخولها نتيجة للمقاومة العربيّة، وقلّة المياه، وفتك الأمراض بجنوده، فقرّر العودة بحملته الفاشلة إلى مصر(٥).

وقد عُثر في جنوب شبه الجزيرة العربية على نقش هام يشير لتلك الحملة، وهو عبارة عن شاهد قبر لجندي من جنودها، وهو الأول من نوعه الذى يظهر في تلك المنطقة(٦)، وعُثر عليه في براقش مدوناً باللغتين اليونانية واللاتينيّة على قطعة من الحجر.

وقد جاء **مُحتوى** النص على الشكل الآتي:

[p.] CORNE[LIVS….]
EQVES. N[……..]
ΠΟΥΒΛΙΣΚΟΡΝ [ΗΜΙΟΣ……]
Ιππευς………

ترجمة النقش:

[ن]. كورني [ليوس………]
فارس[ن. . . . .]

١ الناصريّ(سيّد أحمد): الرومان و البحر الأحمر، ص٢٥.

٢ من غير المعلوم ماهو السبب الذي دفع الأنباط إلى تقديم المُساعدة للرومان في هذه الحملة، ويذهب "سيّد أحمد الناصريّ" إلى أنّ السبب هو رغبتهم في اسقاط الدولة الحميرية(١١٥ق.م – ٥٢٥م)، إذْ ربّما أمل الأنباط من وراء تلك المساعدة، أن يكافئهم الرومان بأن يتركوهم ينفردون بتجارة البحر الاحمر، انظر: الناصريّ (سيّد أحمد): الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، ص٤٢٢.
إلّا أنّه من غير المعقول- منطقيّاً- أنْ يكون الأنباط ساذجين إلى الحدّ الذي يجعلهم يتوهّمون أنّ الرومان سيتركون لهم ثمرة نتائج هذه الحملة، وأنْ ينتزعوا تجارة البحر الاحمر من يد العرب الجنوبيين ، ويهبونها لهم. أضف إلى أنّ هذه النظريّة يُناقضها قيام الوزير سيلاوس بقيادة الحملة عبر أصعب الطُرق وأعقدها. فلو كان هدف الأنباط إخضاع اليمن للسيطرة الرومانيّة لما فعل سيلاوس ذلك. لذلك فإنّ المُرجّح أنّ الأنباط، وكمملكة تابعة للرومان لاحول لها ولا قوّة، لم يكن أمامها، كما كان الحال مع الملك هيروديس الكبير(٤٠- ٤ق.م) سوى تقديم المساعدة، مُرغمين، لأسيادهم الرومان. انظر : Josephus; Ant. Jud, XVI, 9 , 3.

٣ أثرولا: براقش، البيضاء الحالية الواقعة في وادي الجوف على مسافة ١٥ كم جنوب مدينة الحزم الحالية . انظر: أحمد ملاعبة(نهاية عبد الرحمن): دور ممالك الجزيرة العربيّة في التجارة الدوليّة، ص٦٨.

4 Dio Cassius; Roman History, LIII, 29.

5 Strabo; the Geography, XVII, 4, 24.

6 Bowersock. G. W; op, cit, p48.

بوبليس كوقن[يليوس.......]

فارس. . . . . [١]

جـ- نتائج الحملة:

أخفقت حملة غالوس من الناحيّة السياسيّة، إلّا أنّها حقّقت نجاحاً كبيراً من الناحية العلميّة[٢]. فبفضل حملة غالوس تعرّف الكُتّاب الرومان على المجهول من أرض اليمن ونقلوا، للأجيال اللاحقة، وصفاً لأرضها، وسُكّانها، ومنتوجاتهم، وتجارتهم[٣]. ومن خلال تقرير استرابون عن الحملة حصل الباحثون على معلومات كثيرة عن أرض اليمن بعضها سياسيّ، وبعضها اجتماعيّ، وبعضها اقتصاديّ. وهو ما أدى بمجموعه إلى زيادة المعارف عن المجهول من اليمن التي تفاخر أوغسطس أنّه وصل فيها إلى سدّ مأرب[٤].

وعند طرح سؤال، هل نجحت حملة إيليوس غالوس في تحقيق الهدف الاقتصاديّ المرجو منها؟ فإنّ الجواب يكون لا. إذْ فشلت في السيطرة على طريق البخّور كما فشلت في تقليم أظافر الممالك اليمنيّة القديمة[٥]. وهو ما دفع روما إلى تنشيط الشبكات البحريّة وإلى عقد علاقات صداقة وتبادل للهدايا مع ملوك اليمن[٦]، مع أنّ أوغسطس نظر، على الدوام، إلى حملة غالوس على أنّها نصر عسكريّ للرومان[٧].

٤- الولاية العربيّة ودورها في تجارة روما البرّية مع اليمن من العام ١٠٦م حتّى أزمة القرن الثالث الميلاديّ.

ممّا لاشكّ فيه أنّ موقع مملكة الأنباط على النهاية الشماليّة لطريق البخّور، والأرباح التي كانت تجنيها من الوساطة التجاريّة، بين المُنتج اليمنيّ والمُستهلك الغربيّ، جعل منها موضع حسد من القوى الكبرى التي قامت بجوارها، وعرَّضها على الدوام لاعتداءات من تلك القوى التي أرادت مُشاركتها مرابح التجارة اليمنيّة.

تذكر المصادر الكلاسيكيّة أنّ القائد أنتجونوس الأعور، هاجم الأنباط في العام ٣١٢ق.م، بغية السيطرة على مملكتهم[٨]. كذلك دخل البطالمة في صراع معهم للسيطرة على طُرق التجارة مع اليمن[٩]. أمّا الرومان، فجعلوا من الأنباط تابعين لهم، وشاركوهم أرباح التجارة اليمنيّة بدليل

---

[1] Bowersock. G. W; op. cit, Appendix I, pp148- 153.

[٢] جاسم(حنان عيسى): السياسة الرومانيّة تجاه شبه الجزيرة العربيّة قبل الإسلام ، ص٣٣٤.

[3] Pliny; N. H, XI, 32.

[4] Augustus; The Deeds of the Divine Augustus , XXVI.

[٥] رستم(أسد): عصر أوغسطس قيصر وخلفائه، طبعة ثانية، المكتبة البوليسية، بيروت، ١٩٩١م، ص١٦٥.

[6] Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, pp109, 110.

[7] Taylor. J; Petra and the Lost Kingdom of the Nabataeans, I.B. Tauris & Co Ltd, London, 2001, p62.

[8] Diodorus Siculus; Library of History, XIX, 95- 97.

[٩] حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٥٨، ٥٩.

تعيينهم لضابط رومانيّ في ميناء لويكي كومي النبطيّ، ليقوم بمُهمّة جمع الضرائب على السلع العطريّة النازلة في ذلك الميناء[1]. واستمرّ الحال على هذا المنوال حتّى قرّر الإمبراطور تراجان في العام ١٠٦م ضمّ مملكة الأنباط، وتنظيمها ضمن ما عُرف باسم ولاية العربيّة[2].

وبالرغم من الجدال الطويل، الذي دار بين العلماء، عن السبب الفعليّ الذي دفع تراجان لضمّ مملكة الأنباط في هذا التوقيت بالذات[3]، إلّا أنّ السبب الاقتصادي، الذي يتمحور حول رغبة السلطة الرومانيّة بتشديد قبضتها على تجارة البخّور القادمة من اليمن، والقضاء على الوساطة النبطيّة نهائيّا، يبقى سبباً مُحتملاً بقوّة[4]. والدليل على ذلك هو شروع الإمبراطور تراجان ببناء الطريق المعروف باسم نوفا تراجانا، في العام نفسه الذي قام قائده كورنيليوس بالما(Cornelius Palma)(٩٩– ١٠٩م)[5] بضمّ المملكة النبطيّة(أيّ في العام ١٠٦م)[6].

و أدّى ضمّ الأنباط إلى الإمبراطوريّة الرومانيّة، إلى فقدان مدينة البتراء العاصمة القديمة لأهمّيتها التجاريّة لصالح مُدن أخرى على رأسها مدينة بُصرى، التي ازدهرت وأصبحت العاصمة الجديدة تحت اسم بُصرى الجديدة التراجانيّة (Nova Bostra Triaina)[7].

ويبدو أنّ الرومان لمْ يقوموا بتغييرات كبيرة، بعد ضمّ مملكة الأنباط،، فاستمرّت القوافل التجاريّة تتدفّق على الولاية الجديدة قادمة من اليمن[8]. وهو أمر يبدو طبيعيّاً، إذْ لم يكن من المنطقيّ أنْ يقوم الرومان بأيّ عمل من شأنه عرقلة التجارة البعيدة المسافة، في ضوء ما كانت تجلبه تلك التجارة من أموال إلى الخزانة الإمبراطوريّة. لا بلْ عملت روما على تهيئة البنية التحتيّة لتلك التجارة كبناء الطرق، وإقامة الحصون، لحمايتها من هجمات قطّاع الطُرق والبدو[9].

---

1 P. M. E; XIX.

2 Dio Cassius; Roman History, LXVIII, 14, 5. ; Bowersock. G. W; op, cit, pp76- 89.

٣ للوقوف على الآراء العلميّة، التي طُرحت بخصوص أسباب القرار الروماني بضمّ المملكة النبطيّة، انظر:
Freeman. P; 'The Annexation of Arabia and Imperial Grand Strategy' in D.L.Kennedy, (ed.) The Roman Army in the East , Ann Arbor 1996, pp91- 118, pp93, 102.

4 Young. G. K; op, cit, pp106, 108.

٥ كورنيليوس بالما: واحد من القادة الرومان الذين نالوا ثقة الإمبراطور تراجان. تولّى منصب قنصل سورية بين عاميّ ٩٩- ١٠٩م. كُلّف بإلحاق مملكة الأنباط بالإمبراطوريّة الرومانيّة. تمكّن من تحقيق هذه المُهمّة بسهولة بين عاميّ ١٠٥- ١٠٦م. وعند عودته إلى روما في العام ١٠٨م استقبل بحفاوة من قبل تراجان الذي منحه شارة المُنتصر، ومنصب القنصليّة للمرة الثانية، وأقيم له تمثال في العاصمة روما. هذه الحال من الثقة الإمبراطوريّة تغيّرت مع تولّي هادريان الحكم، إذْ أمر الأخير بإعدامه في العام ١١٧م بتهمة التآمر على حياة الإمبراطور. انظر:
Bunson; op, cit, p 408.

6 Dio Cassius; Roman History, LXVIII, 14, 5.

7 Bowersock. G. W; op, cit, p84.

8 Young. G. K; op, cit, p107.

9 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p64.

وهو أمر بدأته الحكومة الرومانيّة منذ بداية العهد الإمبراطوريّ(٢٧ق.م) أيّ قبل ضمّ مملكة الأنباط بفترة طويلة، إذْ حفظ الجغرافيّ استرابون معلومات عن قيام السلطة الرومانيّة بالقضاء على قُطّاع الطرق واللصوص بين دمشق وحوران، مما سمح للتجّار بعبور هذه المنطقة بأمان، وهيأ الظروف لقيام تجارة آمنة ومزدهرة، فيقول الجغرافيّ اليونانيّ:" البرابرة(قُطّاع الطُرق) يُمارسون السرقة ضدّ التجار الذين يأتون من العربيّة السعيدة(اليمن). وهذا الأمر يحدث اليوم بشكل أقلّ بعد القضاء على اللصوص، الذين حول زينودوروس (Zenodorus) بسبب التطبيق الجيّد للقانون من قبل الرومان، وبسبب الأمن الذي يوُفّره الجنود الذين يعيشون في سورية"[١].

وتابع الرومان سياستهم الرامية لتنشيط التجارة البرّية القادمة من اليمن. ولعلّ أبرز ما قاموا به في هذا المجال كان بناء طريق نوفا تراجانا، وتحصين موقع إجرا، وتزويده بحامية رومانيّة لحماية القوافل التجاريّة، القادمة من اليمن عبر طريق البخّور. وهذه الإجراءات بحدّ ذاتها تُعدّ دليلاً إضافيّاً على أنّ طريق البخّور حافظ على قسم من أهمّيته[٢].

أ- بناء طريق نوفا تراجانا(Via Nova Traiana):

ما أنْ ضمّ الرومان مملكة الأنباط في العام ١٠٦م، حتّى شرعوا ببناء ما عُرف باسم الطريق الملكيّ، أو طريق تراجان الجديد(Via Nova Trajan)[٣]، الذي كان يمتدّ من ميناء أيلة(العقبة) على البحر الأحمر، إلى مدينة البتراء فمدينة بصرى فمدينة دمشق[٤]. ويعكس هذا الطريق الوعي الرومانيّ لأهمّية هذه المنطقة الحيويّة، أيّ جنوبيّ سورية، في التجارة البرّية مع اليمن، ويندرج ضمن سياسة روما الساعية لتنشيط التجارة البرّية مع اليمن. وتمّت الإشارة سابقاً إلى أنّ هذا الطريق لمْ يكن إبداعاً رومانيّاً، وإنّما سلك طريق القوافل نفسه الذي كان مُستخدماً من قبل الأنباط لفترة طويلة من الزمن[٥].

وتوضّح نقوش أحجار المسافات أنّ بناء هذا الطريق ترافق مع تشكيل الولاية الجديدة، وأنّه تمّ تحت حكم كلاوديوس سيفيروس(Claudius Severus)، الذي تولّى حكم الولاية الجديدة بعد عودة كورنيليوس بالما[٦]، الذي تولّى مُهمّة ضمّ المملكة النبطيّة إلى سورية.

---

[1] Strabo; the Geography, XVI, 2, 20.
[2] Young. G. K; op, cit, p87.
[3] C. A. H, XI, p 123.
[4] Crone. P; op, cit, p29.
[5] Graf. D. F; 'The Via Nova Traiana in Arabia Petraea.' In The Roman and Byzantine Near East: Some Recent Archaeological Research, pp 241- 265, p264.
[6] Boucher. K; Roman Syria and the near East, The British Museum press,London, 2003, p45.

ويقول النقش الذي يُخلّد بناء طريق نوفا تراجانا:

Imp. Caesar
Diui Neruae f. Nerua
Traianus Aug. Germ.
Dacicus Pont. Max.
Trib. Pot. XV Imp. VI Cos. V
P.P.redacta in formam
prouinciae Arabia uiam
nouam a finibus Syriae
usque ad Mare Rubrum
aperuit et strauit per
C.Claudium Seuerum
leg. Au[g. pr. pr.]

ترجمة النقش: الإمبراطور قيصر.... ترايانوس أوغسطس .... عندما بلاد العرب تحوّلت إلى ولاية، فتح، ورصف طريقاً جديداً من حدود سورية حتّى البحر الأحمر. من قِبل الحاكم كلاوديوس سيفيروس الحاكم[١].

وقد مكنت طريق نوفا تراجانا، بالإضافة إلى الطُرق الأخرى التي أقامتها الحكومة الرومانيّة، والتي بدأت من شرقيّ الأردن وانتهت عند البحر الأحمر، مكّنت الدولة الرومانيّة من بسط سيطرتها على المراكز النبطيّة الشماليّة، فتدفّقت كافّة أنواع تجارة البحر الأحمر، من مينائي لويكي كومي و أيلة، على دمشق والمدن الأخرى، وهو ما أدّى إلى تشجيع أكبر للاتصالات التجاريّة بين ولاية مصر وجنوبي سورية[٢].

وتُشير ورقة بردي من جوليوس أبوليناريس (Julius Apollinaris) سكرتير الفرقة الثالثة كيرينايكا(Cyrenaica III) التي وُضعت في مدينة بصرى إلى أنّ التجّار كانوا يصلون إلى مدينة بصرى قادمين من البلوزيوم، شرقيّ مصر، كلّ يوم[٣]. وهذا يُشير إلى أنّ التجار المصريين رؤوا فرصاً تجاريّة في بصرى كانت على الأرجح من التجارة القادمة من اليمن.

ويبدو أنّ طريق نوفا تراجانا مع البنية التحتيّة التي زوّدته بها السلطة الرومانيّة ، من محطّات استراحة ومراكز مُراقبة[٤]، أثّر على استخدام طريق البتراء– غزّة، وعلى المرور التجاريّ عبر

[1] Young. G. K; op, cit, p108.
[2] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p64.
[3] Elton. H; Frontiers of the Roman Empire, London, Batsford, 1996, p80.
[4] Graf. D.F; A Preliminary Report on a Survey of Nabataean- Roman Military Sites in Southern Jordan, pp123, 124.

النقب، فأصبح التجّار يسلكون طريق نوفا تراجانا إلى الديكابوليس(Decapolis)[١]، ومنها إلى المُتوسّط. وهو ما قدْ يُفسّر الازدهار المُتنامي لمدن الديكابوليس خلال هذه الفترة[٢].

ب- التحصين الرومانيّ لموقع إجرا:

الدليل الأبرز على استمرار أهمّية التجارة الرومانيّة مع اليمن عبر طريق البخور يأتي من موقع إجرا(Hegra)، أو مدائن صالح، والتي كانت واحدة من المحطّات المُهمّة التي نزل بها التاجر القادم من اليمن عبر طريق البخّور[٣]. إذْ قام الرومان، كما الأنباط قبلهم، بتحصين هذا الموقع المُتقدّم جنوبيّ ولاية العربيّة، وركّزوا فيه حامية رومانيّة، كانت مُهمّتها، على الأرجح، حماية القوافل التجاريّة البرّية القادمة من اليمن[٤]. ويبدو هذا الحضور الرومانيّ في موقع إجرا من النقوش التي عُثر عليها في الموقع والتي تعود لعناصر عسكريّة رومانيّة، كانت، على الأرجح، جزءاً من الفرقة الثالثة كيرينايكا. وتُؤرّخ تلك النقوش إلى عهد الإمبراطور ماركوس أوريليوس (Marcus Aurelius) (١٦١- ١٨٠م). إلّا أنّ الحضور العسكريّ الرومانيّ في هذه المنطقة استمرّ إلى ما بعد عهد الإمبراطور كركلّا (Caracalla)(٢١١- ٢١٧م)[٥].

وينهض هذا الحضور العسكريّ دليلا على الأهمّية المُستمرّة للتجارة البرّية القادمة من اليمن، إذْ من الصعب تفسير وجود قوّات رومانيّة في هذه النقطة البعيدة عن الإمبراطوريّة(تبعد محطّة إجرا عن مدينة بصرى مركز الفرقة الثالثة حوالي ٩٠٠كم) بغير حماية مرور القوافل القادمة عبر طريق البخّور، ولاسيّما أنّه لا يوجد دليل مؤكّد على أنّ هذه المنطقة كانت عُرضةً لهجمات مؤثّرة من القبائل البدويّة[٦]. وعلى اعتبار أنّه يوجد حالة مُشابهة من الاستيطان العسكريّ الرومانيّ، بهدف حماية الطرق التجاريّة في الصحراء الشرقية لمصر، فإنّ هذا التحصين العسكريّ في

---

[١] الديكابوليس: ويعني إتّحاد المُدن العشرة، أسّسه القائد بومبيوس في العام ٦٣ق.م، وضمّ المُدن السهليّة فيما وراء الأردن مع دمشق. هذه المُدن هي: سكيثوبوليس(بيسان) (Scethopolis) ، بيلاّ (Pella) ، هيبوس (Hippos)، ديوس(Dios)، جدرة(Gadara)، قناتا، فيلادلفيا، جرش، أبيلا، ودمشق التي أصبحت عاصمة لهذا الحلف. واتخذت هذه المدن من التقويم البومبيائيّ، الذي يبدأ في العام ٦٦ق.م، بدايةً لتأريخها. انظر: إرسكين(ستيوارت): المدن المنسيّة في بلاد العرب، ترجمة: عبد الإله الملّاح، هيئة أبو ظبي للثقافة والتراث، أبوظبي، الإمارات العربيّة المُتّحدة، ٢٠٠٩م، ص١٤٩- ١٥٧.
وللاطلاع على تقويم بومبيوس وبدايته انظر: الزين(محمد): التقويم السلوقي، مجلّة الدراسات التاريخية، العددان ٨٥- ٨٦، دمشق ، ٢٠٠٤ م، ص٢٩-٨١، ص ٦٣.

[2] Cohen. R; op, cit, pp243- 246.

[٣] السايح(إبراهيم): مدائن صالح من مملكة الأنباط إلى قبيلة الفقراء، دار البُستاني للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠٠٠م، ص٤، ٥.

[4] Young. G. K; op, cit, p110.

[5] Speidel. M.P; The Roman Army in Arabia, ANRW II, No .8, 1977, pp687- 730, p706.

[6] Young. G. K; op, cit, p110.

محطّة إجرا قد ينهض حالة مُشابهة لتلك التي كانت على الطريق التجاريّة بين موانئ مصر الرومانيّة ومدينة كوبتوس النيليّة[١].

ويُقدّم المُؤرّخ هيروديان الأنطاكيّ إشارة مُقتضبة إلى استمرار تجارة البخّور خلال الفترة السيفيريّة (١٩٣– ٢٣٥م)، فيُورد:" بعد عبور المنطقة بين أنهار الفرات ودجلة وبلاد أديابين (Adiabene)[٢]، عجّل سفيروس(يقصد الإمبراطور سيبتيموس سيفيروس(Septimus Severus)(١٩٣– ٢١١م)) إلى بلاد العرب فيليكس، البلاد التي تُنتج النباتات العطريّة التي نستخدمها في عطورنا وبخّورنا"[٣]. وبالرغم من أنّ هيروديان لا يذكر فيما إذا كان ذلك البخّور قدْ وصل إلى أسواق الإمبراطوريّة بالطريق البرّية أمْ بالطريق البحريّة، إلّا أنّه من الثابت أنّ التجارة الرومانيّة مع اليمن عبر الطريق البرّية قد حافظت على استمرارها، وهو ما تؤكّده النقوش الرومانيّة التي عُثر عليها في صحراء وادي السرحان الذي كانت تمرّ به القوافل التجاريّة العابرة لجنوبيّ سورية، والتي تُظهر نشاطاً عسكريّاً رومانيّاً واضحاً خلال الفترة السيفيريّة على امتداد وادي السرحان وصولاً إلى دوماثا(الجوف)[٤]. وهو ما يدلّ على استمرار الرومان بتسيير دوريّات بغية حماية طريق القوافل البرّية القادمة من اليمن. أحّد تلك النقوش التي وجدت في دوماثا أقيم من قبل قائد مئة أو سينتورويون (Centurion) في الفرقة الثالثة كتكريس للإمبراطورين سيبتيموس سيفيروس وكركلّا[٥].

وانطلاقاً من التحصين النبطيّ السابق لهذه المنطقة، فإنّ التحصين الرومانيّ لها، يدلّ على استمرار قدوم القوافل التجاريّة من اليمن نحو هذه المنطقة، التي اكتسبت أهمّية أكبر خلال القرن الثاني الميلاديّ، فأصبحت طريقاً ليس للقوافل التجاريّة القادمة من اليمن فحسب، بل وللقوافل القادمة من الخليج العربيّ أيضاً. إذْ عرقلت الحرب بين البارثيين والرومان في بلاد ما بين النهرين الطريق التجاريّة عبر تلك المنطقة[٦]، مما دفع التجّار إلى الاستعاضة بالطريق المارّة عبر الجوف، بدلاً عن طريق بلاد ما بين النهرين، الذي لمْ يعد أمناً. وهو الأمر الذي أكسب المرور التجاريّ عبر ولاية العربيّة المزيد من الأهمّية، فغدت تَفِدْ إليها السلع اليمنيّة بالتوازي مع

---

[1] Adams. C; Land Transport in Roman Egypt, Oxford University Press, Oxford, 2007, p24.

[٢] تُعرف في المصادر العربيّة باسم إمارة حزّة، وهي تقع بين الزاب الأعلى والأسفل . ظهرت في النصف الثاني من القرن الثاني قبل الميلاد. وبلغت أوج ازدهارها في القرن الأوّل الميلادي. فاتّسع نفوذها، وبسطت سلطتها على منطقة نصيبين وحرّان وماردين ، وشملت جزءا من أرمينيّة .عاصمتها هي مدينة أربيل العراقيّة، عاصمة إقليم كردستان العراقيّ اليوم . وكانت هذه المملكة تابعة للإمبراطوريّة البارثيّة(٢٤٧ ق .م - ٢٢٦ م). انظر: سوسة(أحمد): ملامح من التاريخ القديم ليهود العراق، مركز الدراسات الفلسطينيّة، بغداد، ١٩٧٨ م، ص ٤١.

[3] Herodian; History of the Roman Empire, III, 9, 3.

[4] Speidel. M. P; op, cit, p 694.

[5] Bowersock. G. W; op, cit, p 98.

[6] Poirot. J; Romano- Parthian Relation, 70 BC- 220 AD, Louisiana, 2003, pp72,73

السلع الهنديّة، والصينيّة الواصلة إلى الخليج العربيّ[١]. وبذلك يبدو واضحاً أنّ التجارة الرومانيّة مع اليمن، عبر ولاية العربيّة وطريق البخّور، حافظت على استمراريّتها خلال عهد الأسرة السيفيريّة، إلّا أنّ هذا الحال تغيّر مع انتهاء عهد تلك الأسرة في العام ٢٣٥م، إذْ تعرّضت الإمبراطوريّة الرومانيّة لأزمة اقتصادية خانقة عصفت بأغلب مفاصل الحياة الاقتصادية ومن بينها التجارة البرية مع اليمن.

٤– انحطاط التجارة البرّية مع اليمن خلال أزمة القرن الثالث وتعافيها مع نهايته:

انعكست الأزمة السياسيّة والاقتصادية التي تعرّضت لها الإمبراطوريّة خلال القرن الثالث الميلاديّ، سلباً على تجارة البخّور عبر الطريق البرّي. فتعرّضت تلك التجارة إلى جمود وكساد خلال هذه الفترة المُضّطربة من تاريخ الإمبراطوريّة الرومانيّة[٢].

وهو أمر يبدو طبيعيّاً في ظلّ الانخفاض الكبير الذي أصاب العملة الرومانيّة في هذه الفترة نتيجة لانخفاض نسبة الاحتياطات الرومانيّة من المعادن الثمينة، أضف إلى ذلك انخفاض القدرة الشرائيّة للمواطن الرومانيّ[٣]. وفي هذه الظروف لن يكون من المُفاجئ أنّ هذا النشاط التجاريّ، المُعتمد على العاصمة روما، قد تأثّر بشكل كبير.

ويبدو أنّ تجارة البخّور البرّية قد خضع، بشكل كبير، للتكاليف المُتزايدة وفُرص السوق المُتناقصة للتجارة في القرن الثالث الميلاديّ، إذْ يُوجد دليل قويّ على تراجع التجارة العربيّة، هذا الدليل جاء من هجْر رومانيّ واضح للقاعدة الأماميّة في محطّة إجرا أو مدائن صالح في نهاية الفترة السيفيريّة. إذْ يبدو أنّ الموقع لمْ يَعُدْ له قيمة كافية تُبرّر إرسال قوّات رومانيّة لتتمركز فيه[٤]. وتمّت الإشارة سابقاً، إلى أنّ السبب الوحيد لتركيز قوّات رومانيّة في هذا الموقع، البعيد حوالي ٩٠٠ كم عن مدينة بُصرى، كان حماية قوافل البخّور البرّية القادمة من اليمن. لذلك فإنّ إزالة هذه الحامية يعكس هبوط حادّ في تجارة البخّور المارّة عبر هذه المحطّة.

كما يبدو التراجع في حجم النشاط التجاريّ البرّي القادم من اليمن إلى الإمبراطوريّة الرومانيّة، وتراجع الإيرادات من تجارة البخّور في مدينة البتراء نفسها، التي كانت تعتمد في مداخيلها، بشكل رئيسيّ، على تجارة البخّور العربيّة. فتعرّضت تلك المدينة إلى تراجع في سكنها، ولاسيّما على الجانب الشماليّ منها، مما يدلّ على كساد في التجارة البرّية القادمة إلى تلك المدينة[٥].

---

[1] Young. G. K; op, cit, p113.

[2] Harl. K; Coinage in the Roman Economy, Baltimore, 1996, pp 132- 134.

[3] Walker. D. R; The Metrology of the Roman Silver Coinage III , Oxford, 1978, pp49-51.

[4] Young. G. K; op, cit, p114.

[5] Parr. P. J; 'The Last days of Petra' in: Bakhit. N. A and Asfour. M (eds) Proceedings of the Symposium on Bilad es-Sham during the Byzantine Period, Amman, 1986, pp192- 205, pp200- 203.

واستمرّ هذا الكساد في تجارة البخّور البرّية حتّى نهاية القرن الثالث الميلاديّ تقريباً، لتبدأ الحالة بالتحسّن مع السنوات الأخيرة من حكم الإمبراطور ديوكليتيان (Diocletian)(٢٨٤– ٣٠٥ م). هذا التحسّن يبدو بوضوح في عودة الحكومة الرومانيّة إلى تسيير دوريّات على طول وادي الجوف[١]. وعُثر في منطقة دوماثا أو الجوف على نقش يُوثّق عودة هذه الدوريّات. يقول النقش:

[D.n. Diocletiano…
per mil. Fortiss. Suos
legg. XI Kl. Et VII Kl.
Et I Ital. et IIII Fl. Et
I Ill., praetensione
coligata mil. Suis ex
leg. III Kyr. A Bostra
Basianis m. p. LXVI et
a Basienis Amat. LXX
et ab Amata Dumata
m. p. CCVIII

ترجمة النقش: ديوكليتيان، من قِبل جنوده الشُجعان من الفرق: الحادية عشرة كلاوديا(XI Claudia)، السابعة كلاوديا(VII Claudia)، الأولى إيتاليكا(I Italica)، الرابعة فلافيا(IIII Flavia)، الأولى إيلّيريكوروم(I Illyricorum)، مُرتبطة بالمخافر الأماميّة إلى جنوده من الفرقة الثالثة كيرينايكا، من بُصرى إلى بازيانيس(Basianis) ٦٦ميل، من بازينايس إلى أماتا ٧٠ميل، ومن أماتا إلى دوماثا ٢٠٨ميل[٢].

ويُشير هذا النقش إلى أنّ القوافل البرّية عادت لاستئناف عملها خلال هذه الفترة، وأنّ تجارة البخّور البرّية قد عادت لِتُدرّ أرباحاً ماليّة دفعت الحكومة الرومانيّة لتسيير دوريّات لحمايتها كما فعل أسلافهم الأنباط قبلهم.

الدليل الآخر على تعافي تجارة البخّور البرّية بعد أزمة القرن الثالث جاءت من ميناء أيلة الذي شهد ازدهاراً واضحاً خلال هذه الفترة، ترافق مع نشاط على طريق نوفا ترجانا، الواصل بينه وبين مدينة دمشق[٣]. ويُشير المُؤرّخ الكنسيّ يوسابيوس القيصريّ (Eusebius)، في مُعجمه، إلى أنّ ميناء أيلة كان يُستخدم للتجارة مع الهند، ورُكّز فيه حامية كبيرة مُكوّنة من الفرقة العاشرة فريتنسيس(X Fretensis) التي نُقلت إليه من القدس[٤].

[1] Speidel. M. A; The Roman Road to Dumata (Jawf in Saudi Arabia) and the Frontier Strategy of Praetensio Colligare, Historia, No. 36 ,1987, pp213- 221, pp 215- 219.
[2] Speidel. M. A; The Roman Road to Dumata, op, cit, pp215- 217.
[3] Young. G. K; op, cit, p115.
[4] Eusebius; Onomastikon, VI, 17- 21.

وبذلك يبدو واضحاً أنّ تجارة روما مع اليمن، عبر طريق البخّور شهدت انخفاضا واضحاً، نتيجة للأزمة الاقتصادية والسياسية خلال القرن الثالث الميلاديّ. إلّا أنّها ما لبثت أنْ استعادت بعضاً من ألَقِها في نهاية القرن الثالث، وهو ما انعكس في إعادة تسيير الحكومة الرومانيّة للدوريّات في وادي الجوف، وفي عودة النشاط إلى ميناء أيلة وإلى طريق نوفا تراجانا.

ثالثاً: التجارة الرومانيّة مع اليمن عبر طريق البحر الأحمر خلال القرن الأوّل الميلاديّ:

بالرغم من أهمّية طريق البخّور، والتجارة اليمنيّة التي كانت تصبّ في مملكة الأنباط وبعدها في ولاية العربيّة إلّا أنّ التجارة الرومانيّة مع اليمن، عبر شبكات الطُرق العابرة للبحر الأحمر، كانت تفوقها في الأهمّية، بل وطغت عليها لدرجة أنّ بعض الباحثين قدْ تبنّوا نظرية انهيار أهمّية طريق البخّور، مع تنشيط الحكومة الرومانية للتجارة عبر البحر الأحمر، في القرن الأوّل الميلاديّ[١].

وينعكس نشاط التجارة الرومانيّة البحريّة مع اليمن بوضوح، في المصادر الكلاسيكيّة، من تلك الفترة، ولاسيّما دليل البحر الإريثيري، وموسوعة التاريخ الطبيعيّ لبليني الأكبر، وجغرافيّة بطليموس. إذْ قدّمت هذه المصادر الأدبيّة معلومات شاملة عن تجارة روما مع اليمن عبر البحر الأحمر، والموانئ التي انطلق منها التاجر الرومانيّ في مصر، بالتوازي مع تلك التي تعامل معها في اليمن. وجاءت الأبحاث الأثرية لتؤكّد ما أوردته تلك المصادر من معلومات. فساعدت تلك المصادر الأدبيّة والأثرية في تكوين صورة مُتكاملة عن التجارة الرومانيّة مع اليمن عبر طريق البحر الأحمر.

١ – موانئ البحر الأحمر المصريّة، والطُرق الصحراويّة بينها وبين النيل:

ما أنْ سيطر أوغسطس على مصر عام ٢٧ق.م، حتّى بدأت الحكومة الرومانيّة بوضع الخطط للنهوض بالتجارة الشرقيّة عبر البحر الأحمر. وبناءً على ذلك قامت الحكومة الرومانيّة، مُستخدمةً الجيش الرومانيّ كقوّة عمل هائلة، بإدخال التحسينات والإصلاحات على موانئ البحر الأحمر، التي كانت القواعد الأساسيّة التي انطلق منها التاجر الرومانيّ في تجارته الشرقيّة[٢]، كما شملت التحسينات الطُرق الصحراويّة، التي كانت تربط بين تلك الموانئ ومدينة كوبتوس النيليّة[٣]. وهنا لابدّ من الإشارة إلى أنّ الموانئ المصريّة، ولاسيّما مينائي برنيكي وميوس هرموس، كانت قاعدة الانطلاق الأساسيّة للسفن التجاريّة الرومانيّة ليس نحو اليمن فحسب، بلْ ونحو الهند والصين كذلك. أضَف إلى أنّ مدينة كوبتوس على النيل كانت مركزاً لتجميع السلع

[1] Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, pp5- 6. ; Crone. P; op, cit, pp18- 22.
[2] Thomas. R. I; Maritime Cultures of the Erythraean Sea, University of Southampton, 2009, p142.
[3] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p27.

اليمنيّة، بالتوازي مع السلع الهنديّة. لذلك فإنّ دراسة هذه الموانئ، ودورها في النشاط التجاريّ الرومانيّ، لا ينطبق على التجارة البحريّة مع اليمن فحسب، بلْ وعلى التجارة مع الهند والصين أيضاً. أضف إلى أنّ الطرق التجاريّة عبر الصحراء الشرقيّة، كانت تُشكّل معبراً لكامل السلع الشرقيّة، وليس اليمينيّة فحسب، وهو أمر استمر منذ السيطرة الرومانيّة على مصر عام ٢٧ق.م، حتّى نهاية الفترة التي تُعالجها هذه الأطروحة، أي العام ٣٣٠ م، مع بعض التغييرات الطفيفة التي سيتمّ التطرّق إليها في مقامِها المُناسب.

أدرج الجغرافيّ بطليموس، من القرن الثاني الميلاديّ، أسماء ستّة موانيء على طول الساحل المصريّ للبحر الأحمر، وهي من الشمال إلى الجنوب: كليوباتريس (Cleopatris)، فيلوتريس (Philoteras)، ميوس هرموس (Myos Hormos)، ليوكوس ليمن (Leucos Limen)، نيقيسيا(Nechesia)، برنيكي(Berenice) [1]. ولمْ تكن هذه الموانئ الستّ على سوية واحدة من الأهمّية في تجارة روما الشرقية، بلْ تفاوتت أهمّيتها بحسب البُنى التحتيّة المتوفّرة فيها، والتي يحتاجها التاجر الرومانيّ، وتبعاً لظروف أخرى كازدياد أهمّية ميناء كليوباتريس بعد بناء الإمبراطور تراجان لقناة وادي الطميلات بين النيل والبحر الأحمر [2].

أ– ميناء كليوباتريس:

يقع على الطرف الشمالي للبحر الأحمر، في رأس خليج السويس في موضع مدينة السويس اليوم [3]. أسّسه البطالمة باسم ميناء أرسينوى [4]، ولمْ يُستعمل في العصر الرومانيّ، بشكل ملحوظ، حتّى القرن الثاني الميلاديّ تقريباً، وسيتمّ مُعالجة مسألة نشاطه عند التطرّق إلى فتح الإمبراطور تراجان للقناة المعروفة باسمه(قناة تراجان).

ب– ميناء فيلوتريس:

هو موقع مرسى الجواسيس الحاليّ، جنوبيّ ميناء سفاجة بإثنين وعشرين كيلومتر تقريباً [5]. كانت له أهمّية محدودة في العصر الرومانيّ، بدليل عدم وروده في أيّ من المصادر الكلاسيكيّة باستثناء جغرافيّة بطليموس.

جـ– ميناءَي ميوس هرموس وليوكوس ليمن:

الميناء الثالث في قائمة بطليموس كان ميناء ميوس هرموس، وكان الميناء الأكثر أهمّية في العصر الأوغسطيّ [6].

---

1 Ptolemy; Geography, IV, 5, 8.
2 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p33.
3 Cohen. G. M; op, cit, pp308.
4 Pliny; N. H, VI, 167.
٥ محمد محمود(راجح زاهر): علاقات الأنباط بالدول والشعوب المُجاورة، ص١٣٨.
6 Adams. C; op, cit, pp35, 36.

أسّسه البطالمة وأطلقوا عليه اسم أفروديت(Afrodites)، إلّا أنّ الرومان غيّروا اسمه إلى "موسل"، وتعني بلح البحر، وهي نوع من الرخويّات تعيش بكثرة قُرب هذا الميناء، فأطلق الرومان اسمها عليه[١].

ويُورد استرابون أنّ ميوس هرموس كان يتمتّع بالأهمّية العُظمى في أيّامه[٢]. أمّا دليل البحر الإريثيري فذكر أنّ ميوس هرموس، بالتوازي مع ميناء برنيكي، كانا المركزان الأنشط في التجارة الشرقيّة[٣].

ودار جدال طويل بين الباحثين وعلماء الآثار، بشأن الموقع المُحدّد لميناء ميوس هرموس، وفيما إذا كان هو نفسه موقع ليوكوس ليمين[٤]. وهذه النقطة تحتاج إلى وِقْفة عندها، بغية تسليط الضوء على الآراء المُختلفة بهذا الخصوص. إذْ بقي موقع "أبو شعر القبليّ"، الذي يقع إلى الجنوب من مدخل خليج السويس بحوالي ٥٠ كم، هو الموقع الأكثر احتمالا لعدّة سنوات، حيث توجد بقايا بلدة وحصن رومانيّ في الموقع، الأمر الذي دفع الباحثين لتحديد مكان ميوس هرموس في هذا الموقع[٥]. إلّا أنّ التنقيبات في موقع أبو شعر قد كشفت عن عدم وجود نشاط فيه حتّى القرن الثالث الميلاديّ، ممّا دفع الباحثين إلى رفض نظريّة أنْ يكون أبو شعر هو موقع ميوس هرموس[٦].

أمّا موقع "القُصير القديم" الذي يقع جنوبيّ أبو شعر بحواليّ ١٥٠كم، في نهاية الطريق الرومانيّ المُحصّن إلى مدينة كوبتوس، فقد تمّ تنقيبه بين عاميّ ١٩٧٨ و١٩٨٢م، وميّزه المُنقّبون استنادا إلى الدليل الآثاريّ والمعلومات التي قدّمها بطليموس على أنّه ميناء لويكوس ليمن[٧]. هذا الدليل الآثاريّ اشتملّ على جزء من ورقة بُردي تضمّنت أسماء جنود رومان، وفي الخلف منها كُتب ما مُيّز على أنّه اسم وعنوان المُرسل إليه. يقول النصّ:

Seren[o c]ura[(tori)] Le[uci Limenis]

١ الناصريّ (سيّد أحمد): الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، ص٤١٣.

2 Strabo; the Geography, XVII, 1, 54.

3 P. M. E; I.

4 Young. G. K; op, cit, p35.

5 Casson. L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, Translation, and Commentary, Princeton University Press , Princeton, 1989, p96.; Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, Leiden, 1986, pp51, 52.

6 Bagnall. R. S., and J. A. Sheridan J. A; Greek and Latin Documents from ‘Abu Sha’ar, 1990–1991, JARCE, No. 31, 1994, pp 159- 168.

7 Johnson. J. H; ‘Inscriptional Material’ in D.S.Whitcomb and J.H.Johnson (eds) Quseir al Qadim, 1980 Preliminary Report ,Malibu, 1982, pp263- 266, p264.

الترجمة المُرجّحة للنص: إلى سورينوس(Serenus) مسؤول(Curator) ميناء لويكوس ليمن[1].
ويبدو أنّ الرسالة، على ورقة البُردي هذه، تُشير إلى مسؤول عسكريّ عُرف بالمسؤول أو القيّم لميناء لويكوس ليمن، وربّما كان قائد حامية عسكريّة صغيرة مُتمركزة في الميناء.
وبشأن هذه النقطة يرى الأستاذ سايدبوثام أنّ موقع "القُصير القديم" لا يمكن أنْ يكون هو ميناء ميوس هرموس، استنادا إلى انخفاض كمية الآثار البطلميّة التي عُثر عليها فيه، وإلى أنّ مصادر استرابون(أغاثرخيديس وأرتيميدروس) قد ذكرا وجود ميوس هرموس في العصر البطلميّ[2]. وهو مازاد في قضيّة موقع ميوس هرموس تعقيداً. إذْ يتّصل موقع "القصير القديم" مع مدينة كوبتوس بطريق صحراويّ مُحصّن، ومُزوّد بمحطّات للتزوّد بالمياه تبعد عن بعضها مسافة تتراوح بين ١٦– ١٨كم[3]. كما عُثر في هذا الطريق على رسومات ونقوش تُثبت أنّ هذا الطريق كان نشطاً بقوّة خلال العصر الإمبراطوريّ المُبكّر[4].
هذا النشاط على الطريق الرابط بين موقع" القصير القديم" وكوبتوس، والأدلّة على أنّ" القُصير القديم" هو ليوكوس ليمن وضع الباحثين أمام قضيّة شائكة. فمن ناحية يبدو أنّ موقع القصير القديم هو الأكثر نشاطاً، انطلاقاً من الأدلّة التي تُقدّمها الطريق الصحراويّة التي تربطه مع كوبتوس.
ومن ناحية ثانية وُجدت أدلّة تُثبت أنّ القصير القديم هو ليوكوس ليمن، أضفّ إلى أنّ المصادر الكلاسيكيّة من العصر الإمبراطوريّ المُبكّر تذكر وجود مينائين نشيطين هما ميوس هرموس وبرنيكيّ ولمْ تذكر ليوكوس ليمن[5].
ويُحاول ليونيل كاسون(L. Casson) حلّ هذه القضيّة، فيقترح أنّ موقع القصير القديم(يقصد ليوكوس ليمن) قد ازدهر بعد الفترة التي كُتب فيها دليل البحر الإريثيري(الدليل كُتب بين عاميّ ٤٠– ٧٠م)[6]. إلّا أنّ يونغ رفض نظريّة كاسون، استناداً إلى أنّ الدليل الآثاريّ قدْ أثبت أنّ الميناء كان نشطاً خلال عهد الإمبراطور تيبريوس(Tiberius)(١٤– ٣٧م) أي قبل كتابة دليل البحر الإريثيري[7].

---

1 Young. G. K; op, cit, p35.
2 Sidebotham. S; Survey of the 'Abu Sha'ar-Nile Road, AJA , No. 95, 1991, pp571-592, p573.
3 Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, op, cit, p63.
4 Young. G. K; op, cit, p36.
5 Strabo; The Geography, XVII, 1, 54., XVI, 4, 5., XVI, 4, 24.; Pliny; N. H, VI, 26.; P. M. E; I.
6 Casson, L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, op, cit, pp96, 97.
7 Young. G. K; op, cit, p37.

لذلك وبناءً على المعلومات الواردة في المصادر الكلاسيكيّة، وعلى ما قدّمته نتائج الأبحاث الأثريّة فإنّ الرأي الأقرب إلى الصواب هو أنّ يكون ليوكوس ليمين وميوس هرموس إسميين لنفس المكان، أو إسميين لميناءين في نفس المنطقة.

ويُورد ديودورس الصقلّي، نقلاً عن أغاثارخيدس، وصفاً لميناء ميوس هرموس فيقول: " قُرب البحيرة على سهل كبير يظهر جبل أحمر، بعده يوجد ميناء كبير يُدعى سابقاً موسل، أمّا اليوم(أيّ في أيّام أغاثارخيدس) فُيُدعى أفروديت. ويوجد فيه ثلاث جُزر، اثنتان مزروعتان بالزيتون، والثالثة مُشجّرة بشكلٍ أقلّ، ولكنّ فيها سرب طيور كبير يُدعى طيور جوينيا(Guinea)"[١]. أمّا استرابون فيصف الميناء الكبير في ميوس هرموس، الذي كان له مدخل مُتعرّج مع تجهيزات وبنية تحتيّة كبيرة، لدرجة أنّ إيليوس غالوس، كان قادراً على إنزال أسطوله بعد عودته من حملته الفاشلة على اليمن[٢].

وتحوّل ميناء ميوس هرموس، بوصفه أحّد قواعد الانطلاق للتجّار الرومان نحو اليمن والهند، إلى بلدة عمل إنْ صحّ التعبير، تزخر بالنشاط الاقتصادي. فمُعظم السكّان الذين كانوا في الميناء كانوا سُكّان مؤقّتين تواجدوا فيه بهدف إجراء وتسيير عمليّاتهم التجاريّة[٣]. واشتملت التجهيزات التي أدخلتها الحكومة الرومانيّة على ميناء ميوس هرموس، على أبنية بُنيت من حجارة محلّية، ولبن طينيّ. أمّا الأسطح فكانت مصنوعة من قطع مُرجانيّة مكسوّة بالأخشاب، ومُعظم تلك الأبنية كانت مساكن مؤقّتة أو مخازن مُؤقّتة[٤].

وكشفت التنقيبات الأثرية أنّ البنية التحتيّة في الميناء، شهدت توسّعاً كبيراً في العصر الأوغسطيّ، إذْ تمّ جلب الرمال من المقالع القريبة، وجرت عمليّة ردم للمياه على حافّة الشاطئ[٥]. كما جرى ربطُ(حزم) آلاف القوارير الرومانيّة إلى بعضها البعض لتكوين مُقدّمة شاطئ اصطناعيّة على شكل منصّة إنزال للحمولة القادمة من الشرق، وبلغ طول تلك المنصّة حواليّ ٦٠متر[٦]. كما ميّز علماء الآثار بنايات أكبر قرب تلك التجهيزات، واقترحوا أنّها كانت تجهيزات حكومية، أو مخازن تتبع لكُبرى الشركات التجاريّة العاملة في مجال التجارة مع اليمن

---

1 Diodorus Siculus; Library of History, III, 39, 1- 2.
2 Strabo; the Geography, XVI, 4, 23- 24.
3 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p32.
4 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p32.
5 Blue. L; Myos Hormos – Quseir al-Qadim: A Roman and Islamic port on the RedSea coast of Egypt – a maritime perspective'. Proceedings of the Seminar for Arabian Studies, Seminar
for Arabian Studies, London, 2002, pp 139- 150, p138.
6 Tomber. R; op, cit, p60.

والهند[1]. أضف إلى ذلك العثور على بقايا خان كبير كان فيه قسم مُخصّص لاستقبال الأعداد الكبيرة من الجِمال والتي كانت تُعدّ لنقل الحمولة بين ميوس هرموس وكوبتوس على النيل[2].

د- ميناء نيقيسيا(Nechesia):

الميناء التالي بعد لويكوس ليمن جنوباً هو ميناء نيقسيا. لمْ يُعرف أين يقع بالتحديد، إلّا أن الفريق الآثاريّ من جامعة ديلوار(Delaware)، الذي قام بالمسح الآثاريّ للصحراء المصريّة الشرقيّة، كشف عن قطع فخّاريّة رومانيّة من الفترة المُبكّرة في موقع مرسى ناكاري(Marsa Nakari) مع دليل آثاريّ لطريق صحراويّ يربط بين هذا الموقع ومدينة إدفو(Edfu).

وبيّنت تلك التنقيبات الأثرية أنّ الطريق كان قيد الاستخدام، من الفترة البطلميّة المُتأخرة مروراً بكامل العصر الرومانيّ. مما دفع علماء الآثار إلى ترجيح مرسى ناكاري كموقع لميناء نيقيسيا[3].

هـ- ميناء برنيكي:

ثاني أهمّ ميناء، أو ربّما الأهمّ في تجارة روما البحريّة مع اليمن والهند[4]. يقع ميناء برنيكي على الحدود الجنوبيّة للإمبراطوريّة الرومانيّة، على خليج أُمّ الكتف في موقع مدينة الهراس الحالية شرق أسوان[5]. أسّسه بطليموس الثاني في القرن الثالث قبل الميلاد[6]. إلّا أنّه تعرّض للإهمال في العصر البطلميّ المُتأخّر، حتّى جاء الرومان وقاموا بإعادة تأهيله ليبلغ ذروة ازدهاره خلال العصر الرومانيّ ولاسيّما خلال القرن الأوّل الميلاديّ[7]. هذا الإهمال البطلميّ لبرنيكيّ دفع الجغرافيّ استرابون لوصفه بلفظ "موقع(Site) مُزوّد بمواقع نزول(مهابط) سهلة"[8]. وليس بوصفه كميناء.

كان ميناء برنيكي الميناء الأكثر أهمّية في الفترة التي كُتب فيها دليل البحر الإريثيري، بدليل أنّ الدليل يضبط منه جميع المسافات وأوقات الإبحار نحو اليمن والهند، وليس من ميوس هرموس[9]. ولم تأتِ هذه الأهمّية، التي حظي بها ميناء برنيكي في تجارة روما العربيّة والهنديّة، من فراغ بلْ كانت نتيجة لميّزات طبيعيّة تمتّع بها موقعه. إذْ وبالرغم من أنّ برنيكيّ كان بعيد

---

1 Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, op, cit, pp55, 56.

2 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p32.

3 Young. G. K; op, cit, p38.

4 Adams. C; op, cit, pp35, 36.

5 Bunbury. E. H; op, cit, p577.

٦ الناصريّ (سيّد أحمد): الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، ص٤٠٩.

7 Young. G. K; op, cit, p39.

8 Strabo; the Geography, II, 5, 12., XVI, 4, 24.

9 Casson, L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, op, cit, p 97.

مسافة حوالي ٣٧٠ كم عن مدينة كوبتوس[1]، أيّ ضعف المسافة التي كانت تفصل بين ميوس هرموس وكوبتوس، إلّا أنّ هذا العائق كان يُعوّض بالزمن(حوالي خمسة أيام) الذي كانت تحتاجه السفن التجاريّة، للوصول إلى ميوس هرموس شمالاً[2]، أضف إلى أنّ الرياح في شمال البحر الأحمر كانت بشكل عام شماليّة[3]، لذلك فإنّ السفن الرومانيّة، بأشرعتها المُربّعة، كانت ستجد صعوبة في الإبحار، عكس تلك الرياح للوصول إلى ميوس هرموس. وهذا ما أعطى برنيكي ميّزة أكبر على ميوس هرموس، وشجّع التجار الرومان على النزول فيه ونقل بضاعتهم منه إلى كوبتوس[4].

وفي الوقت نفسه، فإنّ الإهمال البطلميّ لهذا الميناء في الفترة المُتأخّرة من تاريخهم وقلّة التجهيزات مع ضعف البنية التحتيّة له في بداية العصر الرومانيّ، منح ميناء ميوس هرموس الأفضليّة حتّى عهد الإمبراطور تيبيريوس الذي نهض بميناء برنيكي وبُنيته التحتيّة[5]. وهذا ما يُوضّح الأهمّية المُبكّرة لميوس هرموس، والأهمّية المُتصاعدة لبرنيكي في النصف الأوّل من القرن الأوّل الميلاديّ، بدليل قيام استثمار حكومي أكبر في برنيكي خلال الفترة بين ١٤–٣٧م[6]. هذه النقطة تبدو بوضوح لدى استرابون الذي يورد: " يوجد في برنيكي مهابط سهلة. في الوقت الحاليّ، تُجلب السلع العربيّة والأفريقيّة والهنديّة إلى هذا الميناء عن طريق البحر الأحمر، ومن ثمّ تُنقل إلى كوبتوس المتجر الضخم على النيل الذي يستلم الحمولة"[7]. وفي وصف استرابون لبرنيكي بمُصطلح "موقع"، في حين أنّ دليل البحر الإريثيري(اللاحق لسترابون زمنيّاً) يضع الميناءين على سوية واحدة من الأهمّية دليل على أنّه كان هناك صعود في أهمّية ميناء برنيكي بعد زمن استرابون[8]. وكشفت التنقيبات الأثرية في برنيكي عن وجود مبنى ومخازن في الميناء كانت ناشطة خلال القسم الأوّل من القرن الأوّل الميلاديّ، كما أظهرت تلك التنقيبات أنّ ميناء برنيكي كان نشطاً طوال العصر الإمبراطوريّ باستثناء النصف الثاني من القرن الثالث الميلاديّ[9].

---

1 Pliny; N. H, VI, 26, 102.
2 Tomber. R; op, cit, p63.
3 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p33.
4 Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, op, cit, pp51, 52.
5 Young. G. K; op, cit, p39.
6 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p31.
7 Strabo; the Geography, VII, 1, 45.
8 P. M. E; I.
9 Sidebotham. S. E. and Webdrich, W. Z; Berenike 95 Preliminary Report of the 1995 Excavations at Berenike and the Survey of the Egyptian Eastern Desert, including Excavations at Shenshef, Leiden, 1996, p94- 97.

هذا ولمْ يكن برنيكي مُجرّد ميناء، بلْ قام بوظيفة المركز الإداريّ لكامل منطقة شرقيّ واديّ النيل، التي كانت في القرن الأوّل الميلاديّ، على أقلّ تقدير، تحت سلطة مُوظّف دُعي" برايفكتوس مونتيس بيرنيكيدا(Praefectus Montis Berenicidae)، والذي كان مسؤولاً عن الموانئ الرومانيّة على البحر الأحمر.

كما تُشير نقوش، عُثر عليها في محاجر جبال البحر الأحمر، إلى أنّ هذا الموظّف كان مُشرفاً عامّاً على المحاجر والمناجم في حدود منطقته[١]. ممّا يدلّ على أنّه كان مسؤولاً عن مصادر الدخل الإمبراطوريّ من الصحراء الشرقيّة من ضمنها الرسوم الجمركيّة المتوجّب دفعها على التجارة مع اليمن والهند[٢].

وجلب ميناء برنيكيّ بنشاطه التجاريّ المُزدهر جاليات تجاريّة نشطة، من ضمنها رجال من أصحاب الحرف اللازمين لتصنيع السفن التجاريّة، وأرباب المهن الأخرى[٣]. وتقترح الدراسات الحديثة أنّ برنيكي كان بحاجة إلى ما يُقارب لـ(٢٠٠جمل) شهريّاً للقيام بنقل السلع الواردة من اليمن والهند نحو كوبتوس، أضف إلى ما تحتاجه هذه الجمال من أطعمة و موؤنة[٤].

ويفترض الباحث" مير(Meyer)" أنّ قسماً من السلع الزجاجيّة، التي صدّرتها الإمبراطوريّة الرومانيّة نحو اليمن والشرق، كانت تُصنّع في ميناء برنيكي نفسه[٥]. وإذا صحّ هذا الافتراض فإنّه يدلّ على أنّ برنيكي لمْ يكن مركز استثمار تجاريّ وإداريّ فحسب بل ومركز تصنيعيّ أيضاً.

هذه هي الموانئ التي ذكرها بطليموس على الساحل المصريّ للبحر الأحمر، وبدا واضحاً عند دراستها أنّ المينائين الأهمّ فيهم كانا ميناء ميوس هرموس وميناء برنيكي، الواقع إلى الجنوب منه، إذْ كانا القاعدة التي ينطلق منها وإليها التاجر الرومانيّ في تجارته العربيّة والهنديّة وبعدها الصينيّة.

و- الطرق الصحراويّة بين موانئ التجارة الشرقيّة ومدينة كوبتوس على النيل:

بعد أنْ تنزل السلع العربيّة والهنديّة والصينيّة في أحّد موانئ البحر الأحمر المصريّة، كانت تُنقل برّاً عبر شبكة من الطرق المُحصّنة التي كانت تشقّ الصحراء الشرقيّة لتصل إلى مدينة كوبتوس على وادي نهر النيل[٦].

---

1 Ladds. B; op, cit, p12.
2 Young. G. K; op, cit, p39.
3 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p30.
4 Adams. C; op, cit, p225.
5 Meyer. C; Glass from Quseir al-Qadim and the Indian Ocean Trade, Chicago, 1992, p159.
6 Strabo; the Geography, VII, 1, 45.

وكان يوجد عدّة طُرق تربط بين البحر الأحمر ومدينة كوبتوس، إلّا أنّ أهمّها كان طريقين، الأوّل ينطلق من ميناء ميوس هرموس نحو كوبتوس، ويبلغ طوله حوالي ١٨٠ كم[١]. أمّا الثاني فينطلق من ميناء برنيكي نحو كوبتوس أيضاً، ويبلغ طوله حوالي ٣٧٠ كم[٢]. وكانت تختلف أهمّية كُلّ طريق من هذه الطُرق بحسب اختلاف أهمّية الميناء الذي يتبع له. وتوصّلت التنقيبات الأثرية إلى أنّ طريق ميوس هرموس– كوبتوس، كان الطريق الأكثر أهمّية، بدليل أنّ التجهيزات فيه كانت أكبر من التجهيزات في طريق برنيكي– كوبتوس. كما جاءت محطّات الحراسة والتزوّد بالمياه " هيدريوماتا (Hydreumata)" قريبة من بعضها البعض أكثر من الطريق الآخر، إذْ كانت تبعد عن بعضها البعض مسافة وسطيّة تتألّف من ١٦كم فقط[٣].

أمّا طريق برنيكي– كوبتوس، فكان الطريق الوحيد الذي أشارت إليه المصادر الكلاسيكيّة[٤]، وتمّ مسحه أثريّاً، خلال الفترة بين ١٩٩٠– ١٩٩٥م، من تمييز عدد من المواقع الكلاسيكيّة، من ضمنها عدد من محطّات التزوّد بالمياه، التي أشارت إليها المصادر الكلاسيكيّة.

وُعثر على نقش مُهمّ، باللغة اللاتينيّة، يُوثّق عمليّة تطوير الرومان للبنية التحتيّة، ولاسيّما لمحطّات التزوّد بالمياه، على طريقيّ ميوس هرموس– كوبتوس، و برنيكي– كوبتوس. يقول النقش، الذي أُرّخ لعهد الإمبراطور تيبيريوس:

Per eosdem, qui supra scripti sunt,

lacci aedificati et dedicati sunt: Apollonos hydreuma VII k.Ianuar.,

Compasi k. Augustis,

Berenicide XVIII k.Ianuar.,

Myoshormi idus Ianuar.

castram [sic] aedificauerunt et refecerunt [٥].

ترجمة النقش:

من قِبَل الرجال نفسهم الذين كُتبوا فوق. الآبار بُنيت وكُرّست: محطّة أبولونيوس (Apollonios) سبعة أيّام قبل يناير/ كانون الثاني. كومباسي(Compasi) في أوغسطس/ آب، بيرنكيدي

[1] Adams. C; op, cit, p45.
[2] Pliny; N. H, VI, 26, 102.
[3] Ladds.B; op, cit, p15.
[4] Strabo; the Geography, VII, 1, 45. ; Pliny; N. H, VI, 26. ; Peutinger Table; VIII.
[٥] النقش مُقتبس عن: Young. G. K; op, cit, p41.

(Berenicide) ثمانية عشرة يوماً قبل يناير/ كانون الثاني. في ميوس هرموس(Myoshormi) في يناير/ كانون الثاني. هُم بنوا وجدّدوا الحصن(١).

وزوّدت الحكومة الرومانيّة، التي لمْ تكن مُستعدّة لقبول أيّ تهديد يُعرقل إتّصالاتها البرّية بين موانئ البحر الأحمر وكوبتوس، تلك الطُرق الصحراويّة بمخافر عسكريّة، وأبراج مُراقبة مُتقدّمة لحماية القوافل التجاريّة من هجمات قطّاع الطُرق والبدو(٢). واحتوت كل محطّة من تلك المحطّات أو المفارز على ما يُقارب من ٢١٥ جنديّ رومانيّ، أُرسل بعضهم في دوريّات أشبه ما تكون بدوريّات الشرطة الجوّالة كانت مُهمّتها، على الأرجح، مُرافقة القوافل التجاريّة حين تمرّ ضمن نطاق المنطقة المُكلّفين بحمايتها(٣). وأُقيمت تلك الأبراج، التي بلغ عددها حوالي ٦٥ بُرجاً، بالقرب من الطريق الصحراويّة، أو على التلال العالية المُحيطة بها. وكانت تزداد كثافة في منطقة الجبال الشرقيّة حيث تكون مسافات الرؤية أقصر، وتقلّ في الأرض الأكثر تسطّحاً القريبة من وادي النيل التي كانت أقلّ حاجة للأبراج(٤).

ويبدو خوف وحرص الحكومة الرومانيّة على تجارتها العربيّة والهنديّة أمراً طبيعيّاً، في ضوء الحمولة الثمينة من البخّور والتوابل والحرير، التي كانت تحملها القوافل البرّية القادمة من موانئ البحر الأحمر نحو كوبتوس، أضف إلى أنّ روما، في حال عدم تقديمها الحماية لتلك القوافل، ستُشجّع أكثر على حياة اللصوصيّة، التي كان يلجأ إليها الكثير من القرويين المصريين للتهرّب من دفع الضرائب للحكومة الرومانيّة(٥).

ويُقدّم الروائيّ اليونانيّ" إكسينيفون الإفسوسيّ(Xenophon of Ephesus)" دليلاً على أنّ القوافل القادمة من الهند كانت تُمثّل هدفاً مُغرياً لقطّاع الطُرق، فوصف قطّاع الطُرق الذين يستقرّون في مصر ويعيشون على سلب التجّار القادمين من الهند(٦).

لذلك فإنّ هذه الأبراج، التي كانت على مسافات مُتقاربة والتي أمّنت حماية للتجّار وسلعهم الثمينة، زادت من ثقة التاجر الرومانيّ، وشجّعته على اجتياز الصحراء الشرقيّة من وإلى موانئ البحر الأحمر(٧).

---

[1] Young. G. K; op, cit, p 41.
[2] Adams. C; op, cit, pp210, 213.
[3] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p32.
[4] Raschke. M. G; New Studies in Roman Commerce with the East.' ANRW, 9, 2, Berlin, 1978, pp 604- 1378, p648.
[5] Duncan. J; The Impact of the Antonine Plague, JRA, No. 9, 1996, pp 108-136, p121.
[6] Xenophon of Ephesus; Ephesian Tale, IV.
[7] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p32.

كما زوّدت الحكومة الرومانيّة تلك الطُرق بمحطّات للتزوّد بالمياه أو ما كان يُعرف باسم هيدريوماتا(Hydreumata) [1].

وكانت هذه المحطّات تطويراً رومانياً حيث أنّها لمْ تكن موجودة في العصر البطلميّ، إذْ يُشير الجغرافيّ استرابون إلى أنّ التجار، أيّام البطالمة، كانوا يُضطرّون إلى حمل المياه معهم أثناء سفرهم، أمّا في العصر الرومانيّ فلمْ يعودوا بحاجة لذلك، فيُورد: " في الأوقات السابقة، سافر التجّار على جمالهم، ليلاً، كما يفعل البحّارة، وحملوا معهم الماء. ولكنّ الرومان بنوا الآن "الهيدريوماتا" بالحَفْر إلى أعماق كبيرة، كما بنوا صهاريج لتخزين مياه الأمطار التي كانت نادرة في تلك البقعة من الأرض"[2].

هذا التطوير الرومانيّ للبنية التحتيّة على الطُرق الصحراويّة استمرّ خلال القرن الأوّل الميلاديّ. وبحلول عهد الأسرة الفلافيّة(٦٩– ١٣٨م) كانت تلك الطُرق مُجهّزة ومُحصّنة بمحطّات كبيرة تكفي لتجهيز قوافل تجاريّة كبيرة[3]. فيُورد العالِم بليني، بهذا الخصوص :" كان التجار يقومون بالرحلة من كوبتوس إلى برنيكي بالجمال، وكانت هناك نقاط للتزوّد بالمياه في نقاط مُتقاربة على طول الطريق، وكانت هناك هيدريوماتا قديمة دُعيت" تروغلوديتيكوم(Troglodyticum)" حيث كان يوجد حصن يُمكنه أنْ يستوعب ألفي شخص. القسم الأعظم من مسير الرحلة كان يتمّ ليلاً نظراً للحرارة العالية، وخلال النهار تُقيم القافلة في هذه المحطّات"[4].

٢– مدينة كوبتوس ودورها في تجارة روما مع اليمن والشرق:

كوبتوس، تُعرف اليوم باسم قُفط، تقع في صعيد مصر، على الشاطئ الشرقيّ للنيل شرقيّ مدينة الأُقصر[5]. عرفها اليونان والرومان باسم كوبتوس، وكانت في نهاية الطُرق الصحراويّة التي تربط بين موانئ ميوس هرموس و برنيكي من جهة ووادي نهر النيل من جهة أخرى[6]. وإليها كانت تنتهي السلع القادمة من اليمن والشرق قبل أنْ تُنقل، عبر نهر النيل، إلى مدينة الإسكندريّة في مسافة تُقارب ٦٥٠كم[7].

---

[1] هذه المياه التي كان التجّار والحيوانات المُرافقة لهم بحاجة إليها في ظروف مسيرهم في تضاريس الصحراء الشرقيّة المصريّة. انظر:

Adams. C; op, cit, pp 24, 38, 45.

[2] Strabo; the Geography, XVII, 1, 45.

[3] Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, op, cit, pp 60, 61.

[4] Pliny; N. H, VI, 26, 102- 104.

[5] زكي بك(أحمد): قاموس الجغرافية القديمة بالعربيّة والفرنسيّة، المطبعة الأميريّة الكُبرى، بولاق- مصر، ١٨٩٩م، ص٦٣.

[6] Ladds. B; op, cit, p11.

[7] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p29.

كانت كوبتوس، بحكم موقعها على النيل، وتوسّطها بين موانئ البحر الأحمر ومدينة الإسكندريّة، ميناءً نهريّاً رئيسيّاً ومُستودعاً كبيراً للسلع الشرقيّة، أضف إلى كونها مركزاً تجاريّاً ضخماً. فوصفها استرابون" بالمتجر الضخم على النيل، الذي يستلم الحمولة القادمة من البحر الأحمر"[1]. أمّا بليني فوصفها" بسوق السلع العربيّة والهنديّة"[2].

كانت مدينة كوبتوس قاعدة للجمعيّات المهنيّة وشركات النقل، كما عملت كمقرّ للمُمثّلين الحكوميين المُختلفين الذين راقبوا، وفرضوا الضريبة على السلع الواردة والصادرة نحو موانئ البحر الأحمر[3]. إذْ توجّب على كُلّ تاجر يعبر الصحراء أنْ يدفع تعرفة في كوبتوس، يستلم مُقابلها إذن سفر يتمّ إبرازه للمواقع والمفارز العسكريّة الرومانيّة، على طول الطُرق الصحراويّة نحو موانئ البحر الأحمر[4].

وأسهمت هذه الترخيصات التجاريّة المروريّة(إذن سفر تجاريّ تقريباً) في رفع عائدات الحكومة الرومانيّة من التجارة العربيّة والهنديّة، ومكّنت المسؤولين الرومان من مُراقبة المرور، وضمنت أنّ أي تاجر يجتاز الطُرق الصحراويّة كان لديه ترخيص لذلك[5].

ولمْ تكن كوبتوس محطّة لتجميع السلع اليمنيّة والهنديّة فحسب، بلْ كانت مركزاً صناعيّا لبعض الصناعات التي دخلت في الصادرات الرومانيّة إلى اليمن والشرق كصناعة المنسوجات مثلاً[6]. كما اشتركت كوبتوس في شراء السبائك الفضّية التي استخدمت أيضاً في تجارة روما مع الهند. وتُشير رسالة مُؤرّخة إلى العام ١١٥م إلى التقلّبات اليوميّة في سعر الفضّة في كوبتوس. فتقول الرسالة:" الفضّة غير المسبوكة تُساوي اليومَ ٣٦٢ دراخمة، لأنّه كما تعرف مُعظم الأسعار تتغيّر يوماً بيومٍ في كوبتوس"[7]. ويبدو من إفراد هذه الرسالة لكوبتوس كمكان لتذبذب أسعار الفضّة أنّ هذا التقلّب ناجم، ربّما، عن الطلب عليها من قبل التجّار الرومان المُسافرين إلى الهند، أو إلى شرقيّ أفريقية للقيام بتعاملاتهم التجاريّة هناك. لذلك من المُحتمل أنّ تجّار الفضّة المُتواجدين في كوبتوس قد زادوا من أسعارها حين كانوا يرون أنّ هناك طلباً عليها ممّا كان يُسبب ذلك التقلّب في الأسعار الذي أشارت إليه الرسالة آنفة الذكر.

ولابدّ هنا من الإشارة إلى نُقطة مُهمّة، وهي أنّه كان من المحظور على التاجر الرومانيّ بيع أيّ من سلعه العربيّة أو الشرقيّة في أسواق كوبتوس، بلْ كان لِزاماً عليه حملها إلى مدينة الإسكندريّة

---

1 Strabo; the Geography, VII, 1, 45.
2 Pliny; N. H, VI, 26, 102- 103.
3 Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, op, cit, pp 80, 81.
4 Young. G. K; op, cit, p 42.
5 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p82.
6 Raschke. M. G; op, cit, p 851.
7 Young. G. K; op, cit, p45.

لكي تقوم الحكومة الرومانيّة بجمع ضريبة الرسم الجمركيّ المعروف باسم تيتارت (Tetarte) البالغ قدرها ٢٥% من السِلع. بعدها يُسمح لهم ببيعها أو نقلها إلى باقي أسواق الإمبراطوريّة الرومانيّة[١].

و كانت لتلك لبنية التحتيّة، التي أقامتها الإمبراطوريّة الرومانيّة، نتائج إيجابيّة على تجارتها مع اليمن والهند عبر البحر الأحمر، إذْ ازدهرت تلك التجارة بشكل واضح، وهو ما ينعكس فيما أورده استرابون، من أنّه وقبل السيطرة الرومانيّة على مصر لمْ يكن عدد السفن التي تُبحر إلى الشرق يتجاوز العشرين سفينة، أمّا في زمانه فأصبح ما يزيد على ١٢٠ سفينة تُبحر إلى الهند[٢]. ويُورد الجغرافيّ اليوناني، في فقرة أخرى: " في الوقت الحاليّ عدد كبير من السفن تُرسل إلى الهند، وإلى أقاصي أفريقية لتعود إلى مصرَ وهي مُحمّلة بالسلع الثمينة"[٣].

وتمكّن الرومان من فرض سيطرتهم على الملاحة التجاريّة في البحر الأحمر، وقاموا بتثبيت موظّفين مهمتهم جباية الضرائب من موانئه الهامّة. ويُشير بليني إلى قيام مُعتَق رومانيّ ثريّ بمهمّة جمع الضرائب من موانئ البحر الأحمر لحساب الإمبراطوريّة الرومانيّة[٤]. ولمّا كان بليني لم يذكر اسم هذا المعتق الثريّ، فإنّ اسمه بقي مجهولاً، حتّى كشفت التنقيبات الأثريّة، التي تمّت في الطريق الصحراويّ بين كوبتوس وبرنيكي، عن نقش يحمل اسمه وهو بوبليوس أنيوس بلوكاموس(Publius Annius Plocamus)[٥]، يقول النقش، المكتوب باللغة اللاتينيّة:

LYSA. P, Anni Pliocami Veni XXXV, III. Non, IVL.

ترجمة النقش:

" أنا لوساس عامل بوبليوس أنيوس بلوكاموس أتيت(إلى هنا) في العام الخامس والثلاثين من حكم القيصر(يقصد أوغسطس قيصر)، الثامن من شهر أبيب (الموافق السادس من شهر يوليو/تموز من العام السادس الميلاديّ)" [٦].

---

[1] Ladds. B; op, cit, p12.

[2] Strabo; the Geography, II, 5, 12.

[3] Strabo; the Geography, XVII, 1, 13.

[4] Pliny; N. H, VI, 24.

[٥] البغدادي(رشاد بن محمود): حول حملة جايوس قيصر العسكرية وتدمير ميناء عدن، المجلة العلمية للاتحاد العام للآثاريين العرب، القاهرة، العدد٤، كانون الثاني، ٢٠٠٣م، ص١٥- ٣٢، ص٣١.

[٦] الناصريّ(سيّد أحمد): الرومان و البحر الأحمر، ص٣٠.

٣- خطّ سير الرحلة التجاريّة الرومانيّة إلى موانئ اليمن:

توجّب على السفن الرومانيّة المُبحرة إلى اليمن، كما إلى الهند أيضاً، الالتزام بجدول مواعيد موسميّ صارم، لاستغلال الأحوال الجويّة المُلائمة في البحر الأحمر[١]. فكانت السفن الرومانيّة تنطلق نحو اليمن تاركةً ميناء ميوس هرموس أو برنيكي في شهر أيلول، أيّ بعد شهرين من مُغادرة السفن الرومانيّة نحو الهند[٢].

ويوضّح دليل البحر الإريثيري فيُورد:" أفضل أوقات الإبحار إلى اليمن هي في شهر أيلول، ولكن لا شيء يمنع المغادرة في وقت أبكر"[٣]. هذا التوقيت الذي وضعه دليل البحر الإريثيري، ربّما، كان بهدف وصول التاجر الرومانيّ مع وقت حصاد اللبان[٤].

أمّا رحلة العودة فكانت تتمّ في شهر تشرين الأوّل مع موعد هبوب الرياح الموسميّة الشماليّة الشرقيّة التي تبدأ عادةً في مُنتصف تشرين الأوّل[٥].

وكان أمام السفن الرومانيّة، المُنطلقة من الموانئ المصريّة، خياران من الإبحار للوصول إلى اليمن. الخيار الأوّل: وتتجّه فيه السفن الرومانيّة بمحاذاة الساحل الشرقي للبحر الأحمر، لتصل إلى ميناء مخا أو موزا(Muza)[٦]. ويصف دليل البحر الإريثيري مخاطر الإبحار نحو ميناء مخا جنوباً على طول الساحل الشرقيّ للبحر الأحمر، فيقول: "الملاحة خطرة على طول هذا الساحل من بلاد العرب الذي لا موانئ فيه، وحتى الأماكن التي ترسو فيها السفن سيئة ويصعب الوصول إليها، بسبب الأمواج العاتية والصخور الناتئة، إذْ أنّه ساحل مُزعج من كل ناحية"[٧].

وخلال العصر الرومانيّ، استوطن في السواحل، التي امتدّت ما بعد مملكة الأنباط جنوباً، أناسٌ متباينين في لهجاتهم، وكانوا يُقيمون في أكواخ قرب الشاطئ. ويبدو أنّ هؤلاء الناس لم يكونوا مُسالمين مما دفع الملوك العرب للقيام بهجمات انتقاميّة ضدّهم لردع خطرهم الذي كان يتهدّد الملاحة في البحر الأحمر[٨].

ويُشارك بليني دليل البحر الإريثيري وجهة نظره بأنّ السواحل المُمتدة جنوب مملكة الأنباط كانت سواحل خطرة، فأورد: " تعرّضت التجارة إلى هجمات من قبيلة عربيّة دُعيت سكينتاي (Scenitae)، كانت تقطُن في الجزر، وهم يضعون جلدين ضخمين من جلود الثيران تحت

---

[1] Ladds. B; op, cit, p11.
[2] Young. G. K; op, cit, p30.
[3] P. M. E; XXIV.
[٤] بخصوص أوقات حصاد اللبان، انظر: Pliny; N. H, XII, 32.
[5] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p134.
[٦] حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٧٦.
[7] P.M.E; XX.
[8] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p70.

طوف من الخشب، ويؤدّون هجماتهم بواسطة سهام مُسمّمة"[1]. ولذلك كان لزاماً على المراقبين والنبّالين، على متن السفن التجاريّة الرومانيّة، أنْ يبقوا مُتيقّظين عند الاقتراب من هذه السواحل، وإلاّ وقعوا ضحيّة هجمات هؤلاء القراصنة، الذين أخذت هجماتهم شكل الهجمات الخاطفة[2]. وتستمرّ السفن التجاريّة الرومانيّة برحلتها جنوباً، حتّى تصل إلى نقطة أو مَعلَم سمّاها دليل البحر الإريثيري باسم" الجزيرة المحروقة"[3]. وعند وصول السفن الرومانيّة إلى هذه الجزيرة، كان التجار الرومان يعلمون أنّهم قد وصلوا إلى الشواطئ الآمنة لمملكة حمير[4].

وأوّل ميناء يمنيّ كانت تتاجر معه السفن الرومانيّة كان ميناء مخا أو موزا(Muza) الذي كان يبعد عن مدينة ظفار، عاصمة الدولة الحميّرية، مسير اثني عشر يوماً[5]. وبعد القيام بالمبادلات التجاريّة مع هذا الميناء، كانت السفن الرومانيّة تتوجّه إلى ميناء أوكليس(Ocelis). وبعد عبور مضيق باب المندب الذي سمّاه اليونان والرومان بمضيق ديرة(Deire)، ثم كانت السفن الرومانيّة تدخل خليج عدن أو العربيّة يودايمون(Arabia Eudaimon) فتنزل في الميناء المعروف باسمه أي ميناء عدن[6].

وبحسب دليل البحر الإريثيري فإنّ المسافة بين أوكليس وعدن هي ألف ومائتي ستاديا= (٣٦ر٢٢٢) كيلومتر تقريبا[7].

ومن عدن كانت السفن الرومانيّة تُبحر إلى ميناء قنا(Qana)(بير علي)[8]. وبعد الانتهاء من المبادلات التجاريّة في ميناء قنا، كانت السفن التجاريّة الرومانيّة تُقسم إلى قسمين: القسم الأوّل، وكان يُتابع إبحاره على طول ساحل حضرموت إلى رأس سياجروس أو رأس فرتاك(Ras

---

[1] Pliny, N.H. VI, 34.

[2] في الفترة المُبكّرة من الملاحة الرومانيّة في البحر الأحمر كانت السفن الرومانيّة تحمل على متنها قوّة مُسلّحة لتأمين حماية ذاتيّة من القراصنة، إلّا أنّ هذا الإجراء لم يَعد ذي أهمّية بعد قيام الرومان بتسيير دوريّاتهم عبر البحر الأحمر انطلاقاً من ميناء برنيكي، وتركيز قطع من أسطولهم في مياه البحر الأحمر مع بداية القرن الثاني الميلاديّ. انظر:

Sidebotham, S. E; The Red Land: The illustrated Archaeology of Egypt’s Eastern Desert, op, cit, pp 189, 190.

[3] الجزيرة المحروقة: جزيرة في جنوبي البحر الأحمر، وبحسب الأستاذ بونبوري (Bunbury) هي جزيرة جبل الزبير الواقعة في خط الطول (٤٢) شرقاً ودائرة العرض(١٦) شمالاً، الى الجنوب الغربي من جزيرة قمران. انظر:

Bunbury. E.H; op, cit, Vol 2, p455.

كذلك: زيادة(نقولا): دليل البحر الإريثريّ وتجارة الجزيرة العربيّة، ص٢٧٠.

[4] P.M.E; XX.

[5] أحمد ملاعبة(نهاية عبد الرحمن): دور ممالك الجزيرة العربيّة في التجارة الدوليّة، ص١١٥.

[6] Casson. L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, op, cit, p159.

[7] P.M.E; XXVI.

[8] Sedov. A. V; ‘The Port of Qana and the Incense Trade’, op, cit, p100.

Fartak)[١]، ومنه يُتابع مسيرته البحريّة الطويلة عبر المحيط الهنديّ نحو الهند[٢]. أمّا القسم الثاني، وهو المُتخصّص بالتجارة العربيّة، فكان ينتهي من التجارة مع ميناء قنا ويعود إلى موانئ الإمبراطوريّة الرومانيّة[٣].

هذا بالنسبة للرحلة التجاريّة الرومانيّة المتوجّهة نحو اليمن. أمّا في طريق العودة فكانت السفن الرومانيّة تقوم بإفراغ حمولتها، من الشحن والبضائع الشرقيّة في ميناء برنيكي أو ميناء ميوس هرموس، على الساحل الغربيّ للبحر الأحمر[٤]، لتتابع السلع التجاريّة طريقها عبر الصحراء على ظهور الجمال صوب ميناء كوبتوس، ومن كوبتوس في رحلة نهريّة نحو مدينة الإسكندريّة ومنها إلى باقي الأسواق الرومانيّة[٥].

وهنا لابدّ من الإشارة إلى أنّ بعض السفن التجاريّة الرومانيّة والنبطيّة، أيضاً كانت تتجّه إلى اليمن انطلاقاً من ميناء لويكي كومي أو أيلة على الساحل الشرقيّ للبحر الأحمر، ومنه نحو ميناء مُخا، ليُتابع طريقه إلى ميناء أوكليس، فميناء عدن، ومنه إلى ميناء قنا[٦]. أيضاً هذا بالنسبة للسفن التجاريّة المُتّجهة إلى اليمن، أمّا في رحلة العودة، فقد كان يتمّ إفراغ حمولة السفن من السلع الشرقيّة في ميناء لويكي كومي أو أيلة، ومنه تتّجه القوافل البرّية حاملة هذه السلع صوب مدينة البتراء، حيث كان يتفرّع الطريق البرّي إلى عدّة فروع شرقاً وغرباً وشمالاً[٧].

أمّا الخيار الثاني الذي كان أمام السفن الرومانيّة المُبحرة من موانئ الساحل المصريّ للبحر الأحمر للوصول إلى اليمن فكان بالإبحار على الساحل الغربيّ للبحر الأحمر صوب أكسوم(Axum)[٨] وشرقي أفريقيا، ومنها نحو الساحل اليمنيّ.

---

[١] رأس فرتاك: أطلق عليه الكُتاب الكلاسيكيّون اسم سياجروس(Syagrus)، وهو يقع بين ميناء قنا غرباً وموشكا شرقاً، وكان لرأس فرتاك ميناء مُخصّص لشحن اللبان من ساخاليتيس(الشحر) ومن ظفار، وكان يتبع لحكّام حضرموت الذين أقاموا عليه قلعة. انظر: Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p133.

انظر أيضاً: النعيم(نورة عبدالله علي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٥٦،٢٥٧.

[٢] الشمّري(محمد حمزة جار الله): موانئ شبه الجزيرة العربيّة وأثرها في النشاط التجاري البحري قبل الإسلام، رسالة دكتوراه بإشراف: جسين علي الداقوقي، جامعة بغداد، ٢٠٠٤م، ص١١٢، ١١٣.

[3] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p75.

[٤] حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٧٥.

[5] Ladds. B; op, cit, p11.

[٦] أحمد ملاعبة(نهاية عبد الرحمن): دور ممالك الجزيرة العربيّة في التجارة الدوليّة، ص١١٥.

[7] Accettola. A; op, cit, p7.

[٨] قامت مملكة أكسوم على الساحل الغربيّ للبحر الأحمر، مكان أثيوبية اليوم. وعلى الأغلب أنّ من قاموا بتأسيسها كانوا مُستوطنين من بلاد العرب الجنوبيّة(اليمن). انظر: حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٨٥. وقامت هذه المملكة، التي اشتهرت بإنتاجها للعاج، في القرن الأوّل قبل الميلاد، إلّا أنّها ازدهرت، وتحوّلت إلى مملكة خلال القرن الأوّل الميلاديّ. وكان يتبع لمملكة أكسوم ميناء هام دُعي أدوليس أو عدوليس(Adulis). للمزيد انظر:

Phillipson .D. W; Excavations at Aksum, Ethiopia, 1993-1994, Antiquaries Journal, LXXV (1995), pp 16- 22, figs. 21- 24.

ولن يتمّ معالجة التجارة الرومانيّة مع أكسوم وموانئ الساحل الشرقيّ لأفريقيا على اعتبار أنّ هذه البحث مُكرّس للبحث في التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق، إلّا أنّه كان لابدّ من دراسة الخط التجاريّ البحريّ للرومان نحو

وكان الساحل الغربيّ للبحر الأحمر ساحلاً أجرداً مُقفراً، يستوطن فيه أناس عاشوا في مساكن تُشبه الأكواخ، و اعتمدوا على الصيد وجمع الثمار. و كانت السفن الرومانية تسير بمحاذاته حتّى تصل إلى ميناء عدوليس(Adulis)[١] الميناء الرئيسيّ لمملكة أكسوم[٢]. وكانت هذه المنطقة، بين ميناء برنيكي وميناء عدوليس، تعرف باسم تروجلوديتيك (Troglodytes)، ويبلغ امتدادها حوالي ألف كيلومتر[٣]. ومن هذه المنطقة كان يقوم البطالمة بشراء الفيلة التي يستخدمونها في حروبهم[٤].

وبعد ميناء عدوليس كان قسم من السفن الرومانيّة يعبر البحر الأحمر نحو ميناء مخا اليمنيّ، وهو ما يبدو صداه في ما ذكره المؤرّخ بروكوبيوس من أنّ امتداد البحر، بين الموانئ الأثيوبيّة(أكسوم) والموانئ العربيّة على البحر الأحمر، يُعبر برحلة بحريّة تستغرق خمس أيّام وليالٍ عندما تهبّ رياح مواتية لهذه الرحلة[٥].

أمّا القسم الآخر من السفن الرومانيّة، فقد كان يُتابع الإبحار جنوباً حتّى يصل إلى باب المندب، على اعتبار أنّ المنطقة بين عدوليس وباب المندب فقيرة، بل ومعدومة من الموانئ الصالحة لرسو السفن الرومانيّة[٦]. ومن مضيق باب المندب كانت تلك السفن تتابع إبحارها شرقاً صوب الأسواق الأفريقيّة البعيدة[٧]. وبالعموم فإنّ المسافة من ميناء برنيكي إلى ميناء مخا، بحسب دليل

هاتين المنطقتين، على اعتبار أنّ الخطوط البحريّة كانت مُتداخلة مع بعضها البعض في العصر الرومانيّ، فكانت بعض السفن تُتاجر مع هذه المناطق، وتُتابع إبحارها إلى اليمن والهند. ولمن يرغب بالإستزادة عن تجارة روما مع أكسوم ، فليراجع: من المصادر الكلاسيكيّة:

P. M. E; IV. ; P. M. E; V. ; Pliny, N.H, VI, 32,145.; Ptolemy, Geography, IV, 7.

ومن الدراسات الحديثة:

Munro. S. C; Aksumite overseas interests, in Reade, J. (ed.), The Indian Ocean in Antiquity,
London, 1996, pp 400- 420.

ولمن يرغب بالاستزادة عن تجارة روما مع شرقي أفريقيا، فليُراجع: من المصادر الكلاسيكيّة:

Pliny, N.H.II, 42. ; P. M. E; VII- XVIII.; Ptolemy, Geography, I, 9.

ومن الدراسات الحديثة:

Casson, L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, op, cit, pp127- 132.

[١] ميناء أدوليس: هو ميناء زولا قرب مصوع اليوم، ويبعد عن العاصمة أكسوم مسيرة حوالي ثمانية أيّام. انظر: الناصريّ (سيّد أحمد): الرومان و البحر الأحمر، ص١٦.

[2] Pliny; N.H, VI. 32. 145.; Ptolemy; Geography, IV, 7. 4

[3] Thomas. R. I; op, cit, pp 208- 210.

[٤] الناصريّ (سيّد أحمد): الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، ص٤٢٨، ص٤٠٩.

[5] Procopius, Persian Wars, I , XIX, 23, 24.

[6] P.M.E; VII.

[7] Charlesworth, M. P; op, cit, pp58- 61.

ومُصطلح الأسواق الأفريقيّة الثانويّة أو البعيدة ورد في دليل البحر الإريثريّ (P.M.E; VII)، ويُشير فيه إلى الموانئ الواقعة على الساحل الشرقيّ لأفريقيا والتي تاجر معها الرومان، وهي: زيلع أو أفاليتس(Avalithes)، ملاو(Malao)، موندو(Mundu)، موسلين(Mosyllon)، ميناء التوابل(Spice Promontory)، أوبوني(Opone)، رهابتا أو ربطة (Rhapta) قرب زنجبار. وكانت هذه الموانئ توفّر عدد من السلع المُهمّة

البحر الإريثيري ، هي ١٢ ألف ستاديا= ٦ر٢٢٢٣ كيلو متر تقريبا[١]. وأورد استرابون، نقلاً عن ايراتوستثنيس، أنّ الزوارق العربيّة كانت تستغرق سبعين يوماً بين أيلة وجنوبي بلاد العرب[٢].

أمّا بليني فأوردِ أنّ الرحلة من برنيكي إلى أوكليس كانت تستغرق٣٠ يوم[٣]. وهو ما يتطابق مع ما تقترحه الدراسات الحديثة من أنّ المسافة بين مصر وأوكليس هي ١٢٠٠كم وتستغرق حوالي٣٠ يوم إبحاراً [٤].

وللتوضيح يمكن اختصار الطرق البحريّة للتجارة الرومانيّة مع اليمن وشرقي أفريقية على الشكل التاليّ:

– برنيكي أو ميوس هرموس– – برنيكي– مخا– أوكليس– عدن– قنا(حصن الغراب)– رأس فرتاك(سيجروس)– الهند.

– أيلة– لويكي كومي– مخا– أوكليس– عدن.

– برنيكي أو ميوس هرموس – عدوليس، ومنها: قسم نحو اليمن وقسم نحو باب المندب، ومنه نحو الأسواق على الساحل الشرقيّ لأفريقيا[٥].

٤– الموانئ والمحطّات التي تعامل معها التجّار الرومان:

أ– ميناءُ لويْكِي كومي:

من أهمّ الموانئ وأقدمها على الساحل الشمالي الشرقيّ للبحر الأحمر. يقع قبالة ميناء برنيكي المصريّ بمسافة فاصلة بينهما تبلغ حوالي ٢٠٠ميل[٦]. وتسميّة لويكي كومي هي تسمية إغريقيّة، وتعني القرية البيضاء[٧].

وبالرغم من انعدام المعلومات الكافيّة حول زمان تأسيس ميناء لويكي كومي، إلّا أنّ مكانته تظهر بما ناله من شهرة واسعة في التجارة الدوليّة في العصر القديم. وذهب الباحثون مذاهب شتى في تحديد موقع هذا الميناء، وتباعدت آراؤهم في ذلك إلى حد كبير. فذهب كُلّ من (تشوف(Schoff) وموسيل(Musil) ونقولا زيادة إلى القول بأنّ ميناء لويكي كومي هو ميناء

للتجار الرومان، ممّا يُفسّر ابحارهم لمسافة طويلة تُقدّر ب٣ آلاف كيلو متر عن مصر. تلك السلع كان أهمّها البخّور والمُرّ والقرفة والعاج. انظر:

Pliny; N.H, VI, 104. ; P. M. E; VII- XVIII. ; Ptolemy; Geography, I, 9 .

انظر أيضاً: حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٧٧.

[١] الشيبة(عبد الله): ترجمات يمانيّة، ص٧٩.

[2] Strabo; The Geography, XVI, 4. 4.

[3] Pliny; N.H, VI, 104.

[4] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p41.

[5] Charlesworth, M. P; op, cit, p58- 61.

[٦] أحمد ملاعبة(نهاية عبد الرحمن): دور ممالك الجزيرة العربيّة في التجارة الدوليّة، ص١١٦.

[7] Forster. C; op, cit, p.220.

كذلك: علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام ، ج٢، ص٢٧، ٢٨.

الحوراء(أملج) انطلاقاً من أنّ الحوراء تعني البيضاء[١]. بينما ذهب الباحث فورد(Ford) إلى تحديد موقعه في ينبع البحر[٢].

أمّا الرأي المُرجّح والذي أخذ به كيروان(Kirwan)، فيقول أنّ ميناء لويكي كومي هو موضع العينونة بالقرب من المدخل إلى وادي أوفال[٣]. وترجيح هذا الرأي جاء بناءً على المُعطيات الجديدة التي قدّمتها الأبحاث الأثريّة في موضع العينونة، إذْ وُجدت كسر فخار نبطي في سبعة مواقع في عينونة، أو منطقة إقليم عينونة، بالإضافة إلى أكثر من مئة قبر، وبناء نبطي ضخم يضم أكثر من ١٣٠ غرفة، وكذلك أبراج وساحات وممرات تُشير إلى وجود مدينة مزدهرة في القرن الأول الميلادي[٤]. بالإضافة إلى أنّ عينونة تفي بكل ما يتوقعه المرء لموقع لويكي كومي القديم، فهي ميناء فسيح، فيه أراض داخلية واسعة، ومنتجة للغذاء، ومياه نقية للإنسان والإبل والحيوان، ويصل بينها وبين البتراء طريق عبر وادي أوفال[٥]، والذي كانت تطرقُه القوافل التجارية البرية المحملة بالبخور والتوابل، بيُسر وسهولة[٦].

وعندما سيطر الرومان على مصر، كان ميناء لويكي كومي محطّة تجاريّة مزدهرة، أضف إلى كونه ميناء الأنباط الأساسيّ على البحر الأحمر[٧]. وكانت السلع التجاريّة من اليمن والشرق تصل إليه بشكل منتظم، ومنه تنتقل عبر الطريق البرّي الذي وصل بين هذا الميناء ومدينة البتراء[٨]. هذا الطريق كان طريقاً حيويّاً بالنسبة للأنباط، إذْ أنّ جزءاً كبيراً من تجاراتهم كان يمرّ خلاله، لذلك فقد أولاه الأنباط اهتماماً كبيراً، وربّما سيرّوا دوريّات حراسة مُنتظمة لحمايته من

---

[1] Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p101.

كذلك: موسل. أ: شمال الحجاز، ص١٠٦، ١٠٧.

كذلك: زيادة(نقولا): دليل البحر الإريثريّ وتجارة الجزيرة العربيّة، ص٢٦٤- ٢٦٩.

[2] Ford. G. W. B; The Periplus of the Erythraean Sea, Hokluyt Society, 1978, p289.

[3] Kirwan. L.P; “Where to Search for the Ancient Part of Leuke Kome”, Studies in the History of Arabia, Vol. II, Pre- Islamic Arabia, King Saud University Press,1984, p 55-58.

[٤] الضلاعين(مروان عاطف): الطُرق التجاريّة في مملكة الأنباط، ص١٦٩.

[٥] النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٥٣.

[٦] صابون(أحمد محمود حسين) :حول موقع ميناء لويكي كومي، مجلة مركز الخدمة للاستشارات البحثية، الاصدار رقم ٢٨ ، جامعة المنوفية، ٢٠٠٩، ص٢٨.

كذلك: استرابون في: جبرا(ابراهيم جبرا): بلاد العرب من جغرافية استرابون، مجلّة المجتمع العلميّ العراقيّ، ج٢، بغداد ١٩٥١م، ص٢٤٦- ٢٧٠، ص٢٦٥.

[7] Whitewright. J; ‘How fast is fast? Technology, trade and speed under sail in the Roman Red Sea’, in Starkey. J. and Starkey, P. and Wilkinson, T. (eds), Natural Resources and Cultural Connections of the Red Sea. Oxford, 2007, pp 77- 87, pp 85-87.

[8] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p63.

اللصوص وقطّاع الطُرق[1]. ومدينة البتراء العاصمة النبطيّة كانت هي الأخرى زاخرة بالنشاط التجاريّ للتجار الرومان الذين عاشوا فيها جنباً إلى جنب مع أجانب آخرين.

ويُشير استرابون إلى السلع التجاريّة، التي كانت محطّ اهتمام من التجّار النبطيين، والتي كان بإمكان التاجر الرومانيّ توفيرها لهم مقابل البخّور. فأورد أنّ الأنباط كانوا مُتلهفين للحصول على الفضّة، و الحديد، و النحاس، و القماش الأرجواني، و مسحوق الزعفران العطريّ، بالإضافة إلى القطع التزيينيّة التي صنعها الحرفيّون الرومان، من ضمنها الأدوات المنقوشة، والصور التزيينيّة الكلاسيكيّة، والأعمال الفنيّة المنحوتة[2].

ومع حلول العصر الإمبراطوريّ كان ميناء لويكي كومي ميناءً كبيراً قادراً على استيعاب أسطول تجاريّ مكوّن من ١٣٠ سفينة تقريباً، والدليل على ذلك هو أنّه استوعب أسطول إيليوس غالوس الحربيّ، المكوّن من ١٣٠ مركب ضمنه سفن حربيّة كبيرة، الذي نزل فيه مع ما يُقارب من عشرة آلاف رجل مع تجهيزاتهم وأسلحتهم ولمدّة عام تقريباً[3]. مما يدلّ على أنّ هذا الميناء كان يقع في سهل ساحليّ فسيح و خصب قادر على توفير أماكن لإقامة المعسكرات للجنود وتأمين ما يحتاجونه من مؤن ولاسيّما الماء النقيّ[4].

كما اشتملت التجهيزات في ميناء لويكي كومي على حصن رومانيّ نزلت فيه مجموعة من الجنود الرومان يقودهم قائد، قد يكون قائد مئة(Centurion). هذه الحامية الرومانيّة كانت تقوم بمهمّة حماية السفن الرومانيّة التي تنزل في لويكي كومي[5].

كذلك أقام في لويكي كومي موظّف رومانيّ يقوم بمهمّة جباية الضرائب على البضائع التي تنزل في الميناء[6]. ويُورد دليل البحر الإريثيري أنّ قيمة الضرائب كانت بمقدار ربع السلع الواردة إلى لويكي كومي(٢٥% من السلع)[7]. ووضع موظّف لجباية الضرائب في لويكي كومي تُعتبر خطوة ذكيّة من جانب السلطات الرومانيّة، التي كانت تسيطر نظريّاً على المملكة النبطيّة، إذْ أنّ روما كفلت عن طريق هذا الموظّف أنّ التجّار الذين استوردوا بضائعهم الشرقيّة إلى ميناء لويكي كومي، كانوا خاضعين للرسوم الجمركيّة نفسها التي خضع لها أقرانهم من التجّار النازلين في

---

1 Strabo; the Geography, XVI, 4. 23.

2 Ibid.

3 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p63.

وهنا لابدّ من الأخذ بعين الاعتبار ما أورده استرابون بخصوص أنّ قسم لابأس به من سُفن إيليوس غالوس قد فُقدت أثناء الابحار من مصر إلى لويكي كومي. انظر: الشيبة(عبد الله): ترجمات يمانيّة، ص٥٤.

٤ النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٥٣.

5 Young. G. K; op, cit, p86.

٦ الناصريّ(سيّد أحمد): الرومان و البحر الأحمر، ص٢١.

7 P. M. E; XIX.

موانئ ولاية مصر[١]. كما أنّ هذا الجمركيّ الرومانيّ كفل لروما أنّ الضرائب ستُفرض على جميع السلع قبل أنْ تنتشر على كامل الطرق البرّية لمملكة الأنباط[٢]. بالإضافة إلى أنّه في حال لم تقُم روما بهذه الخطوة الأمنية– الجمركيّة فإنّ كمّاً كبيراً من البضائع كانت ستُنزل في لويكي كومي، وتتجّنب موانئ مصر الشرقيّة على البحر الأحمر، على اعتبار أنّ هذا الطريق كان أقلّ تكلفة[٣]. ويُعتبر وضع موظّف جُمركيّ في ميناء لويكي كومي بالذات، دليلاً إضافيّاً على أهمّية هذا الميناء و مركزيّته بالنسبة للتجارة العابرة للبحر الأحمر.

وفَقَدَ ميناء لويكي كومي جزءاً كبيراً من أهمّيته بعد تنشيط روما لموانئ مصر الشرقيّة، وإنشائهم أسطولاً قام بالمتاجرة مُباشرة مع اليمن والهند دون الحاجة للنزول في لويكي كومي[٤].

ب– ميناء أيلة (العقبة):

يقع على رأس الخليج المعروف باسم خليج العقبة على الحافة الشماليّة من البحر الأحمر، إلى الشمال من ميناء لويكي كومي[٥]. شكّل هذا الميناء المعبر الرئيسيّ للتجارة البحريّة القادمة من جنوبي شبه الجزيرة العربيّة والشرق نحو جنوبي سورية[٦]، وهو ما تؤكّده المصادر الكلاسيكيّة، التي ذكرت نشاط ميناء أيلة إنّما بأسماء مُختلفة، فذكره ايراتوستنيس باسم (أيلانا)(Aelana)، وذكر أنّ أيلة مدينة تقع على جانب البحر الأحمر، وأنّ التجار كانوا يصلون هذا الميناء من مملكة معين خلال فترة تصل إلى سبعين يوماً[٧]. وذكره بليني باسم (لاينا)(Laeana) و(لينيتي) (Laenitie)، كما أورد بليني عدّة تسميّات لخليج ايلانا(العقبة) فذكر أنّ غيره يُسمّيه (ايلانيتي)(Aelanitie)، وأنّ أرتميدوروس يُسمّيه (الينيتيك)(Alaenitic)، وجوبا (Juba)[٨] يُسمّيه (لينيتيك) (Leanitic)[٩].

وبغضّ النظر عن التسميّة، فإنّ ما أورده بليني من تعدد التسميّات لميناء ايلانا يُعدّ دليلاً واضحاً على شهرة هذا الميناء حتّى ورد ذكره لديهم جميعاً. وأهمّ ما يميز خليج ايلانا هو عدم وجود

---

[1] Mcleister. K; The Traders In Rome‟S Eastern Commerce, McMaster University, Hamilton, Ontario, 2011, pp 39, 40.

[2] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p63.

[3] Raschke. M.G; op, cit, p664.

[٤] علي (جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج٢، ص٢٨، ٢٩.

[5] Thomas. R. I; op, cit, p142.

[٦] موسى(فاطمة صلاح الدين): العلاقة بين الجزيرة العربيّة واليونان منذ عصر الإسكندر حتّى بداية العصر الرومانيّ ، ص١٣٣.

[7] Eratosthenes; The Geographyica, In :Strabo, The Geography Of Strabo, XVI, 4. 4.

[٨] جوبا : هو جوبا الثاني (٤٠ ق.م- ١٩م). ابن جوبا الأوّل ملك نوميديا، وقف في صفّ أوكتافيوس (أغسطس فيما بعد) في معركة أكتيوم ، فعينه أغسطس قيصر ملكاً لنوميديا (الجزائر الحالية) ثم لموريتانيا. ألف جوبا دراسة في جغرافية بلاد العرب، وهي مفقودة، غير أن بليني اعتمد عليها بشكل اساسي في كتاباته عن بلاد العرب بخاصة اليمن. للمزيد: انظر:

Bunbury. E.H; op, cit, p179.

[9] Pliny; N. H, VI. 32.

الجزر المرجانية فيه، مما سمح للسفن التجاريّة بالملاحة فيه بأمان ويُسر وجعله مركزاً تجاريا مهماً تتجمع فيه التجارة وتتفرع منه الطرق المؤدّية إلى موانئ اليمن جنوباً[١].

أمّا عن النشاط التجاريّ الرومانيّ في ميناء أيلة، فيبدو واضحاً في قول استرابون، أنّ التجار كانوا يقصدونه من معين[٢]. وبما أنّ مملكة معين واليمن بشكل عام، كانت المُصدّر الأساسيّ للبخور والمرّ، فمن المؤكّد أنّ هاتين السلعتين قد وفدتا إليه، عدا عن ما كان يحمله التجار الرومان من السلع الأخرى من الهند وشرقي أفريقية كالتوابل والعاج[٣].

كما أورد المؤرّخ الكنسيّ يوسابيوس القيصريّ إشارة إلى أنّ السفن كانت تقصد أيلة من مصر والهند[٤]. وجاءت التنقيبات الأثرية التي جرت في ميناء أيلة(العقبة) لتؤكّد ما جاء في المصادر الأدبيّة، إذْ عثرت تلك التنقيبات على عدد من القطع الزجاجيّة والفخّاريّة المُستوردة، تعود إلى العصر الرومانيّ، كالفخار الصقليّ والفخار القبرصيّ ومصابيح وآنية على شكل جرار، قد تكون أوعية مُستخدمة لتعبئة بعض المواد التجاريّة ولاسيّما الخمور[٥].

جـ– ميناء مُخا:

أحّد أهمّ الموانئ في جنوبي غرب الجزيرة العربيّة على ساحل البحر الأحمر[٦]، ويرى فريق من المؤرخين أنه ميناء (المخاء) الحاليّ[٧]، وهو يبعد عن ميناء برنيكي المصريّ مسافة اثني عشر ألف ستاديا = ٢٢٢٣ كيلو متر تقريبا[٨]. ومن المُرجّح أن مُخا هي مدينة موزع التي ذكرها الهمداني[٩]. وهي مدينة قديمة لا زالت عامرة، آهلة بالسكان في الشمال الشرقيّ من ميناء المخاء الحاليّ، وتبعد عنه مسافة ثلاثين كيلومتر[١٠].

في الفترة التي قام بها التجار الرومان بتعاملاتهم مع مخا، كان هذا الميناء تابعاً للدولة الحميّريّة لا بل كان من أهمّ موانئها[١١]. اكتسب ميناء مخا شهرة عالميّة كبيرة في العصر الرومانيّ، إذْ

١ موسل. أ: شمال الحجاز ، ص٢٢.

2 Strabo, The Geography, XVI, 4. 4.

3 Thomas. R. I; op, cit, p142.

4 Eusebius; Onomastikon. VI, 17-21

٥ العبدالجبار(عبدالله بن عبدالرحمن): تجارة الأنباط البحرية بين القرنين الرابع قبل الميلاد والثاني الميلادي، المجلة الأردنية للتاريخ والآثار، المجّلد ٥، العدد٣، ٢٠١١، ص١- ٢٦، ص٩.

٦ النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٥٤.

7 Bowen, J.R; op, cit, p38.

٨ الشيبة(عبد الله): ترجمات يمانيّة، ص٧٩.

٩ الهمداني (الحسن بن حمد بن يعقوب) (ت ٣٥٠هـ/ ٩٦١م) : صفة جزيرة العرب، تح : محمد بن علي الأكوع الحوالي ، مكتبة الإرشاد، صنعاء، ١٩٩٠م، ص٩٥.

10 Thomson. J. O; History of ancient geography, Cambridge press, 1948, p298.

11 Wissmann. V; Himyar ancient history, lemuseon, 1881, p449. ; Doe. B. and (others): Southern Arabia, New Aspects of Antiquity, Edited by, Sir , Mortimer wheeler, Thames and Hudson, London, 1971, p56.

كان سوقاً كبيراً ترده البضائع ويقصده التجار من الإمبراطوريّة الرومانيّة ومن الهند وشرقي أفريقية[١].

ومن حُسن الحظّ أنّ المصادر الكلاسيكيّة أمدّت الباحثين المعاصرين بمعلومات قيّمة عن ميناء مخا، فذكره بليني ضمن عدد من الموانئ التي قصدتها السفن الرومانيّة من ميناء برنيكي، فقال: " تُقلع السفن من برنيكي، وبعد ثلاثين يوماً تصل إلى أوكليس أو قنا. وهناك ميناء ثالث يُسمّى موزا، وهذا الميناء لا يُذكر على طريق السفر إلى الهند، وإنّما يستخدمه المُتاجرون بالبخّور العربيّ"[٢].

أمّا دليل البحر الإريثيري فيرسم صورة حيويّة عن ميناء مخا، الزاخر بالتجّار العرب والرومان والهنود. ويورد كذلك أنّ مخا لم يكن فيه ميناء بمعنى الميناء، وإنما الطبيعة وهبته خليج رملي كبير، وفّر موقعا مناسباً لرسو السفن وإفراغ حمولتها فيه[٣]. وكان يتبع ميناء مخا مدينة داخليّة تحمل نفس الإسم، كما أنّه ارتبط مع العاصمة ظفار بطريق برّي[٤]. ومن هذا الميناء كان التاجر الرومانيّ يحصل على أجود أنواع اللبان الذي كانت تُنتجه المملكة الحميريّة، فضلاً عمّا كان يَفِدْ إليه من بخّور ومُرّ من السواحل الأفريقيّة المُقابلة لليمن، والتي كان يقصدها التجّار العرب ويجلبون منها البخوّر إلى ميناء مُخا، لأنّهم أدركوا الطلب الكبير عليه في هذا الميناء. بالإضافة إلى البخّور كان التاجر الرومانيّ يحصل من مُخا على الرخام الحميريّ الذي طُرح كسلعة مرغوبة من الصانع الرومانيّ الذي صنع منه الأواني التزيينيّة وأواني العطور الغالية الثمن[٥].

أ– جـ – الصادرات الرومانيّة إلى ميناء مُخا:

كان ميناء مُخا تابعاً للدولة الحميريّة لذلك فقد صدّر التجار الرومان عبره إلى حمير، منتوجاتهم التي حملوها من شتّى أنحاء الإمبراطوريّة، كالألبسة والمنسوجات، التي صُنعت في ورش الإمبراطوريّة[٦]. والشيء المُلفت للانتباه في الملبوسات التي حملها التجار الرومان إلى مخا أنّها قد صُنعت خصّيصاً لتناسب الأذواق العربيّة والنمط الملبوس في اليمن[٧]،(الموضة إنْ صح التعبير). وهو أسلوب يعكس مدى التطور الذي وصلت إليه التجارة الرومانيّة ومن ورائها

---

١ الشمّري(محمد حمزة جار الله): موانئ شبه الجزيرة العربيّة، ص١٤٦.

2 Pliny; N. H, VI, 104.

3 P. M. E; XXIV.

كذلك: الجرو(أسمهان سعيد): طرق التجارة البريّة والبحريّة في اليمن، ص٣٠.

4 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p71.

5 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p67.

6 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, pp134, 135.

7 P. M. E; XXIV.

الورش الرومانيّة التي صنعت هذه الألبسة، إذْ أنّ هذا الأسلوب من التصنيع تلجأ إليه في الوقت الحاضر كُبرى الشركات العالميّة المُصنّعة للمواد الاستهلاكية[١].

ولذلك فإنّ الصادرات التي حملها التجار الرومان إلى مُخا تضمّنت ألبسة ذات أكمام على الطراز العربيّ، وألبسة ملوّنة، و عبيّ، و أحزمة مُطرّزة للخصر، وألبسة مُحاكة بخيوط ذهبيّة[٢]، أيضاً صدّر الرومان إلى مُخا، الأغطية أو البطانيّات المُطرّز منها وغير المُطرّز والتي ناسبت أيضاً الأذواق المحلّية لتلك الأسواق[٣].

كما كان في مُخا سوق للمراهم، التي صُنعت في الإمبراطوريّة، والتي عُرضت مع مواد أخرى من ضمنها الزعفران الأصفر من آسية الصغرى، والذي كان يُستخدم للأصباغ والعطور والأدوية[٤]. وبالرغم من أنّ النباتات التي تحمل صفات طبّية كانت تنمو في اليمن في العصر الرومانيّ[٥]، إلّا أنّ الطلب عليها كان كبيراً في الممالك العربيّة، مما جعل الناتج المحلّي منها لا يفيّ بطلب السوق، لذلك لجأت ممالك اليمن إلى استيراده من الإمبراطورية الرومانيّة، ولاسيّما النوع المصريّ من الزعفران، الذي عُرف باسم كيبروس(Cyperus)[٦]. بالعودة إلى قائمة السلع التي جلبها التجار الرومان إلى مُخا، فإنّ المصادر الكلاسيكيّة تذكر أنّ النبيذ المتوسّطي، والقمح صُدّرا إلى مُخا بكمّيات قليلة[٧]. كما أرسل التجّار الرومان إلى البلاط الحميريّ، عبر ميناء مُخا والطريق الذي يربطه بعاصمة الدولة الحميريّة(ظفار)، مجموعة من السلع الغاليّة كالخيول والأدوات الذهبيّة والفضّية المنقوشة والأدوات النحاسيّة والأقمشة الفاخرة[٨].

---

[١] هذا النمط من الخطّ الانتاجيّ تلجأ إليه الشركات الصينيّة، اليوم، التي تقوم بصنع مواد استهلاكيّة مُخصّصة لبعض الدول الناميّة في الشرق الأوسط وأفريقية. انظر:

Liu. G; Finance Leasing In International Trade, University of Birmingham, 2010, pp 40- 49.

[٢] النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٦٥.

[٣] الشيبة(عبد الله): ترجمات يمانيّة، ص٧٨.

[4] Casson, L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, op, cit, p153.

[٥] تذكر المصادر الإسلاميّة اللاحقة وجود الزعفران أو الورس بكثرة في اليمن. انظر: الهمداني (الحسن بن حمد بن يعقوب): صفة جزيرة العرب، ص٣١٩. كما أنّ نساء اليمن كُنّ إلى عهد قريب يستعملن الورس كمادة من مواد الزينة إذْ أنّه يضفي على الوجه والجسم لوناً فاتحاً. انظر: سعيد(شايف عبده) : الحياة الاقتصادية في اليمن لدى الجغرافيين العرب في العصور الوسطى، مجلة دراسات يمنية، العدد ٤١ ، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء ، ١٩٩٠، ص١٧٨.

[6] Casson, L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, op, cit, p153.

[7] P. M. E; XXIV.

ويُعلّل دليل البحر الإريثريّ انخفاض الكمّية من النبيذ التي حملها التجار الرومان إلى ميناء مُخا بأنّ تلك البلاد(اليمن) كانت تنتج كمّيات كبيرة من النبيذ. ووفرة انتاج النبيذ في اليمن مُثبت في المصادر الكلاسيكيّة التي أوردت أنّ أهل اليمن، كأهل الهند، يستخرجون النبيذ من النخيل وليس من العنب. انظر:

Strabo; the Geography, XVI, 4. 25.

كذلك: Pliny; N.H, XII. 40.

[8] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p71.

وما يلفت الانتباه هنا هو أنّ دليل البحر الإريثيري يذكر هذه السلع، التي قدّمها التجّار الرومان إلى ملكّ حمّير كرب إيل وتار(٤٠– ٧٠م) بصفة هدايا. مما دفع بعض الباحثين للذهاب إلى أنّ أهل ميناء مُخا، لم يكونوا يُرحّبون بالوافدين الأجانب، فترتّب على هؤلاء الوافدين تقديم هدايا للحكام مُقابل النزول في ميناء مُخا[١]. وهذا تفسير قد يبدو غير منطقيّ، إذْ يذكر بليني أنّه رأى في روما سفراء ومبعوثين من بلاد العرب المُنتجة للبان(أيّ اليمن)[٢]. ويذكر دليل البحر الإريثيري، أنّ الملك كرب ايل ملك حمير، المُسيطر على ميناء مخا، كانت تربطه علاقات صداقة بالأباطرة الرومان، وجرى تبادل الهدايا بينهما[٣]، أضف إلى أنّ المصادر الهنديّة التي تناولت التجارة الرومانيّة مع الهند، وصّفت السلع التي حملها التجّار الرومان إلى الموانئ الهنديّة بمُصطلح" هدايا" أيضاً[٤]. لذلك فإنّ التفسير الأقرب إلى الصواب، لما أورده دليل البحر الإريثيري، هو أنْ ملوك اليمن والهند نظروا إلى جميع خيرات بلادهم على أنّها مُلك شخصيّ لهم، وبالتالي فإنّ التبادلات التجاريّة كانت بنظرهم، علاقة شخصيّة. فوصفوا الأثمان التي قدّمها التجّار الرومان عن هذه السلع "بالهدايا".

ومن السلع الأخرى التي عرضها التجار الرومان في أسواق ميناء مُخا، كان زيت الزيتون الذي حُمل قبل نضوجه، لتفاديّ تلفه خلال الرحلة البحريّة الطويلة، بالإضافة إلى الأدوات النحاسيّة وكميّات من القصدير الذي، ربّما، كان مصدره ولاية إسبانية[٥]. ويبدو أنّ السلع، التي عرضها التجّار الرومان، لم تكن كفيلة بسدّ المبلغ المُستحقّ عليهم لقاء البخور والمرّ الذي كانوا يحصلون عليه، لذلك فإنّ دليل البحر الإريثيري ينصحهم بجلب كمّيات كبيرة من العملات الذهبيّة إلى موانئ اليمن[٦]. وهذا الكمّ من العملات الذهبيّة التي صرفها التاجر الرومانيّ في أسواق اليمن يُفسّر ما أورده بليني من أنّ التجارة اليمنيّة كانت تكلّف الخزينة الرومانيّة، سنويّاً، مبلغ خمسين مليون سيسترس[٧].

---

[١] النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٥٤. كذلك: عبد العليم(مصطفى كمال): تجارة الجزيرة العربيّة مع مصر، ص٢٠٩.

[2] Pliny; N. H, XII, 31.

[3] P. M. E; XXIV.

[4] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p117.

[5] Casson, L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, op, cit, p153.

[6] P. M. E; XXIV.

[7] Pliny; N. H, XII, 41.

د– ميناء أوكليس:

يقع في أقصى الجنوب من البحر الأحمر بالقرب من مضيق باب المندب، وهو يُقابل جزيرة بريم[١]، ويبعد عنها حوالي أربعة أميال. ويُعتقد أنّه مدينة سِلا(Sela) اليوم[٢]. تناوبت القوى السياسيّة التي حكمت في اليمن على السيطرة على هذا الميناء، فسيطرت عليه قتبان وسبأ[٣]. أمّا في الفترة الرومانيّة فكان تابعاً للدولة الحميريّة[٤].

قبل اكتشاف الرياح الموسميّة، وفي الفترة التي احتكر فيها العرب الملاحة في المحيط الهنديّ، كان ميناء أوكليس محطّة للسفن الهندّية، التي كانت تنزل فيه و لا تتابع الإبحار شمالاً في البحر الأحمر، إمّا لأنّها مُنعت من ذلك أو لأنّها كانت تجد النزول في أوكليس أيسر لها، فكانت تُنزل بضاعتها في هذا الميناء، ومنه كانت تُنقل إلى ميناء مُخا، ليتمّ بيعها للتجار الوافدين إليه[٥]. أمّا بعد قيام السفن الرومانيّة برحلاتها المباشرة إلى الهند، فقد تدهورت أهمّية هذا الميناء، وأصبح مركزاً تنزل فيه السفن التجاريّة الرومانيّة، للتزوّد بالمياه العذبة، قبل أنْ تُتابع رحلتها الطويلة عبر المحيط الهنديّ[٦]. أضف إلى أنّ ميناء أوكليس، ونظراً لقربه من سواحل أفريقيّة الشرقيّة، أصبح محطّة أساسيّة للتجارة مع مناطق أفريقية الشرقيّة، وكانت ترده السلع التي تنتجها تلك المناطق مما سمح للتجار الرومان بالحصول على تلك السلع من هذا الميناء[٧].

وقد ورد ذكر ميناء أوكليس في العديد من المصادر الكلاسيّكية، فذكره أرتميدوروس باسم أكيلا أو عقيلا (Acila)، وحدّد موقعه بأنّه على الرأس الناتئ من جنوب بلاد العرب إزاء باب المندب[٨]. كما ذكره بليني باسم أوكيليا أو عقيليا (Ocilia)، وذكر أنه ميناء القتبانيين الذي كانت تأتي إليه السفن من الساحل الأفريقي[٩]. أمّا دليل البحر الإريثيري فقد ذكر هذا الميناء باسم أوكليس أو عقيليس(Ocelis)، وذكر أنّ السفن الرومانيّة المُبحرة إلى الهند كانت تتزوّد منه بالمياه العذبة، التي كانت بحاجتها في رحلتها عبر خليج عدن والمحيط الهنديّ[١٠]. ويتّفق بطليموس مع دليل البحر الإريثيري فأطلق على هذا الميناء اسم أوكليس[١١].

---

[١] جزيرة بريم: وردت في المصادر الكلاسيكيّة باسم ديودوروس. تقع في في مضيق باب المندب على بعد ميل ونصف من الساحل اليمني، وإحدى عشر ميلاً من الساحل الافريقي. تقسم مضيق باب المندب على قسمين غير متساويين .انظر: لقمان(حمزة علي): تاريخ الجزر اليمنية، صنعاء، ١٩٧٢م، ص١٩.

[٢] النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٥٤.

[3] Forster. C; op, cit, p148.

[4] P. M. E; XXV.

[٥] زيادة(نقولا): دليل البحر الإريثريّ وتجارة الجزيرة العربيّة، ص٢٧١.

[٦] حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٧٦.

[٧] النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٥٥.

[8] Artemidoros; In :Strabo, The Geography Of Strabo, XVI, 4, 5.

[9] Pliny; N. H, VI, 104.; XII, 88.

[10] P. M. E; XXVI.

[11] Ptolemy; Geography, VI, 6. 7.

هـ- ميناء عدن(Aden):

ميناء مُهمّ على الساحل الجنوبيّ للجزيرة العربيّة، وأوّل الموانئ في طريق السفن الرومانيّة القادمة من البحر الأحمر بعد عبورها مضيق باب المندب[1]. يبعد عن ميناء أوكليس مسافة قدّرها دليل البحر الإريثيري بحواليّ ١٢٠٠ستاديا= (٣٦ر٢٢٢) كيلومتر تقريبا[2].

يحتل ميناء عدن القديم، الموقع المعروف حالياً بـ(صبرة)، وهو في شبه جزيرة صخريّة بيضاويّة الشكل تقريباً، يربطها بالبرّ الأصلي من ساحل اليمن الجنوبي، برزخ رملي أشبه بالعنق، يقع بين خليج غبّة أبين شرقاً، وبين خليج التوّاهي غرباً[3]. هذا الموقع الجغرافيّ المُحصّن منح ميناء عدن مرفأً طبيعياً، و حماية طبيعيّة من العواصف، والرياح الموسميّة الشماليّة الشرقيّة[4].

لمْ تَغفل المصادر الكلاسيكيّة عن ذكر عدن، فأشارت إليها بأسماء مُتعدّدة، إذْ ذكرها بليني باسم(أثيناي)(Athenae)، وذكرها بصفة بلدة[5]. أمّا دليل البحر الإريثيري فذكر ميناء عدن باسم العربيّة الميمونة أو السعيدة(Eudaemon Arabia)، إلّا أنّه ذكر أنّه كان مُجرّد محطّة تمرّ عليها السفن التجاريّة للتزوّد بالمياه العذبة، التي كانت تفوق بجودتها تلك التي كانت في ميناء أوكليس[6]. وذكر هذا المصدر سبب تسميّة عدن بـ (يودايمون) قائلاً: " لأن في الأيام المُبكرة لهذه المدينة، قبل أن تكون هناك رحلات مباشرةً من الهند إلى مصر، وعندما لم يكن أحد من الملاحين يجرؤ على الإبحار من مصر إلى الموانئ الواقعة على سواحل المحيط، كان الجميع يتجمعون في هذا المكان(أي عدن) الذي يستقبل السفن القادمة من كلا البلدين (يقصد مصر والهند)، تماما كما هي في زمننا الإسكندرية تستقبل البضائع القادمة من الخارج ومن مصر. غير أنّه قبل مدّة ليست بعيدة عن زمننا خرّبها قيصر"[7].

و تبرز في كلام دليل البحر الإريثيري، نُقطتان هامّتان: أوّلهما: تشبيهه لميناء عدن، قبل تدميره، بمدينة الإسكندريّة. ومدينة الإسكندريّة في العصر الرومانيّ كانت من أهمّ نقاط التقاء

---

[1] الشمّري(محمد حمزة جار الله): موانئ شبه الجزيرة العربيّة، ص٩٨.

[2] P. M. E; XXVI.

[3] شهاب(حسن صالح): عدن فرضة اليمن، مركز الدراسات والبحوث اليمني ، صنعاء، ١٩٩٠م، ص١٧.

[4] الجرو(أسمهان سعيد): طرق التجارة البريّة والبحريّة في اليمن، ص٣٠.

[5] Pliny; N. H. VI. 32.

ولم يُشر بليني هنا إلى عدن على أنّها ميناء، مما يدلّ على أنّها لم تكن ذا شأن كبير في التجارة الرومانيّة. انظر كذلك: علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج٢، ص٣٠.

[6] P. M. E; XXVI.

وكانت هذه المياه العذبة تُجمع في خزانات محفورة في الصخور. وكانت تلك الخزانات عبارة عن أحواض مُتّصلة مع بعضها البعض وتصل بينها قنوات. كما تصل بينها قنوات حُفرت على واجهات المُرتفعات لتجميع مياه السيول، وتوجيهها للخزانات. انظر: النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٥٦.

[7] P. M. E; XXVI.

انظر أيضاً: الشيبة(عبد الله): ترجمات يمانيّة، ص٧٩.

التجارة بين الغرب والشرق، فكانت بورصة ذلك العصر بحقّ[1]. وهو ما يُعتبر دليلاً على مدى الازدهار الاقتصادي الذي شهده هذا الميناء قُبيل العام ٨٥ م(الفترة المُفترضة لكتابة الدليل الإريثيريّ).

وثانيهما: حديثه عن تخريب ميناء عدن على يدّ قيصر، فمن هو قيصر الذي تحّدث عنه دليل البحر الإريثيري ؟.

في الواقع دار جدال طويل بين الباحثين حول هوية "قصير" هذا. وهذا الجدل يُمكن إدراجه تحت العنوان العريض و المُتمحوّر حول سياسة روما تجاه اليمن.

فرأى بعض الباحثين، أنّ تدمير ميناء عدن، كان جزءاً من الصراعات الداخليّة في اليمن[2]، وأنّ موقع عدن الاستراتيجيّ الهام، المُتحكّم بمداخل البحر الأحمر والساحل الصومالي والأثيوبيّ من جهة، و الطريق البحريّ المُتّجه إلى الهند والخليج العربيّ من جهة أخرى، قد جرّ عليه حقد الموانئ اليمنيّة الأخرى. مما دفع ملك حمير، الذي كان ميناء مخا يتبع له، للقيام بتدمير ميناء عدن لنقل النشاط التجاريّ إلى ميناء مُخا[3]. وذهب من أخذ بهذا الرأيّ إلى أنّ كلمة قيصر في دليل البحر الإريثيري ما إلّا هي ترجمة خاطئة للقب " ملك" عند العرب. وأنّ المقصود به هو الملك الحميريّ كرب إيل(٤٠– ٧٠م)، ودعّموا رأيهم بأنّ المصادر الرومانيّة لم تذكر قيام أيّ حملة رومانيّة نحو اليمن، باستثناء حملة إيليوس غالوس الفاشلة، وهي لم تصل حتّى عدن[4].

وهذا في الواقع تفسير غير منطقيّ، إذْ أنّ الملك الحميريّ لم يكن مُجبراً على تدمير ميناء عدن بعد إخضاعه، بل كان الأولى به هو الاعتناء به، إذْ أصبح تحت سيطرته، وخيراته أصبحت ملكه، فما الذي يُجبره على تدميره؟!

أمّا الرأي الثاني، فذهب إلى أنّ القيصر الذي ذكره دليل البحر الإريثيري هو غايوس قيصر[5] حفيد الإمبراطور أوغسطس. وأنّ أوغسطس قد كلّفه بتدمير ميناء عدن، خوفاً على مصالح

---

[1] Strabo; the Geography, XVII, 1. 13.; Dio Chrysostom; Orations, XXXII.36 .

[2] البغدادي(رشاد بن محمود): حول حملة جايوس قيصر العسكرية وتدمير ميناء عدن، ص٢٥.

[3] Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, pp 115, 116.

ورأي (شوف) هذا ورد في التعليق رقم(٢٦) ضمن تعليقاته على دليل البحر الإريثريّ

[4] الناصريّ(سيّد أحمد): الرومان و البحر الأحمر، ص٢٧، ٢٨.

[5] غايوس قيصر: هو حفيد أوغسطس من ابنته يوليا وصديقه ويده اليمنى أغريبا. نال غايوس ثقة جدّه أوغسطس، فأسند إليه مهمّة تنظيم شؤون أرمينية، والعلاقة مع بارثيا مُتمتّعاً بصلاحيّات واسعة بصفته بروقنصل في العام ١م، فأتمّ غايوس الاتفاق الذي جعل من نهر الفرات الحدّ بين الإمبراطوريّتين البارثيّة والرومانيّة في العام ٢م. ويبدو أنّ أوغسطس كان ينوي تنصيب غايوس خليفةً له، إلّا أنّ الموت داهم الأخير في العام ٤م إثر عملية اغتيال تعرّض لها في أرمينية أدّت إلى إصابته إصابة خطرة كانت السبب في موته إثر وصوله إلى ايطاليا عام٤م. للمزيد: انظر:

Paterculus; Historiae Romanae, II, 101, 1.

الإمبراطوريّة الاقتصادية في البحر الأحمر[1]. ويُقدّم أصحاب هذا الرأي حُجّتهم بأنّ دليل البحر الإريثيري قد ذكر أنّ التدمير قد جاء قبل فترة قصيرة من زمانه. فإذا كان تاريخ قيام تأليف دليل البحر الإريثيري هو بين العاميّ٥٠– ٨٠م[2]، فإنّ الفاصل الزمنيّ المناسب قد يكون ثمانين أو خمسة وثمانين عام، أي في زمن أوغسطس نفسه. ودعّم أصحاب هذا الرأي وجهة نظرهم بما ذكره بليني، أثناء حديثه عن النباتات التي كانت تنمو في شبه الجزيرة العربيّة، من أنّ غايوس كان أوّل رومانيّ شاهد شجر اللبان ودرسها عن قُرب، ونقل معلوماته عنها إلى ملك موريتانية العالم جوبا الثاني، ليُضمّنها في كتابه عن الجزيرة العربيّة[3]. فيكف إذن كان لغايوس حفيد أوغسطس أنْ يُعاين صفات اللبان بنفسه إنْ لم يذهب إلى سهل حضرموت حيث ينمو اللبان وحيث تقع عدن[4].

على أيّة حال، وبغضّ النظر عمن قام بتدمير عدن، فإنّ هذا الميناء فقد أهمّيته لصالح ميناء مخا، وتمكّن الرومان من تركيز حامية عسكريّة لحماية السفن الرومانيّة العابرة لمضيق باب المندب[5].

ولابدّ من الإشارة هنا إلى أنّ الأبحاث الأثرية، التي أُجريت في موانئ مصر على البحر الأحمر، ولاسيّما برنيكي وميوس هرموس، تؤيّد قول دليل البحر الإريثيري، بأنّ عدن قد دُمّرت فعلاً، وانتقل إثر ذلك النشاط التجاريّ إلى ميناء مخا. إذْ عُثر على قدر كبير من الصخور البركانيّة الشاطئيّة في ميناء برنيكي المصريّ، هذه الصخور كان الثُلث منها فقط يعود لميناء عدن والباقيّ يعود لميناء قنا[6].

أمّا عن سبب تواجد هذه الصخور في مصر، فإن الباحث بايسوك(Peacock) يُقدّم تفسيراً يتعلّق بالسفن الرومانيّة، والمحافظة على توازنها أثناء الإبحار. فيرى أنّ السفن التجاريّة الرومانيّة، المُتخصّصة بالتجارة مع اليمن، وبعد أنْ تنهي مُبادلاتها التجاريّة، كانت تقوم بوضع صخور على متنها بهدف المحافظة على توازنها أثناء رحلة العودة شمالاً عبر البحر الأحمر. وبعد وصولها إلى موانئ برنيكي وميوس هرموس كانت تقوم بإلقاء هذه الصخور على الشاطئ

---

1 Mommsen. T; The Provinces Of The Roman Empire From Caesar To Diocletian, Vol. II, London, 1909, pp293, 294.

٢ زيادة(نقولا): دليل البحر الإريثريّ وتجارة الجزيرة العربيّة، ص٢٦٢، ٢٦٣.

3 Pliny; N.H. XII. 31.

٤ البغدادي(رشاد بن محمود): حول حملة جايوس قيصر العسكرية وتدمير ميناء عدن، ص٢٨، ٢٩.

٥ علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج٢، ص٦٢.

6 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p75.

لتضع مكانها بضائع تحملها نحو اليمن[1]. وهذا الشاهد الأثري يُعدّ دليلاً على دور مُيناء قنا في التجارة البحريّة الرومانيّة.

و-ميناء قنا(حصن الغراب أو بير علي):

ميناء مهم على الساحل الجنوبيّ للجزيرة العربيّة. يقع على مسافة ثلاثة كيلومترات جنوب غرب القرية الحديثة المعروفة بـ(بير علي)[2]. وتوضّح بقايا الميناء أنّه كان يقع على ساحل رمليّ قاحل، حيث تتقاطع الصخور البركانيّة مع خطّ الشاطئ. والمُستوطنة القديمة لقنا كانت تمتدّ مسافة ٥٠٠م طولاً، و٣٠٠ متر عرضاً[3]، وتقوم بالقرب من خليج محميّ بصخرة بركانيّة قديمة ترتفع كنتوء صخريّ قُرابة ١٤٠متر فوق الميناء[4].

كان ميناء قنا، في القرن الأوّل الميلاديّ، ميناء حضرموت الرئيسيّ ومنفذها على بحر العرب[5]. كما كان ميناء رئيسيّاً لتجارة اللبان، إذْ كان يُغذّي الطُرق البرّية بما يصل إليه من محاصيل عن طريق البحر، سواءً من ظفار و سقطرى أو الساحل الأفريقيّ[6]، أضف لكونه ميناءً عالميّاً يقصده التجار من الإمبراطوريّة الرومانيّة، ومن الهند وشرقي أفريقيا[7]. ومنه كان يمتدّ عدد من الطرق البرّية إلى شبوة عاصمة حضرموت[8]. هذه الطُرق البرّية التي ربطت بين شبوة وقنا، كانت المنفذ الرئيسيّ لتصدير اللبان الحضرميّ[9]. إذْ أنّه وفي الفترة التي كان فيها الحميريّون يُصدّرون أجود أنواع المُرّ، فإنّ القبائل الحضرميّة في منطقة ظفار كانت تحكم أفضل المناطق المُنتجة للبان في بلاد العرب، فضلاً عن أنّ حضرموت قد احتكرت اللبان، الذي كان يردها من شرقي أفريقية وجزيرة سقطرى[10].

---

[1] Peacock. D. and Williams.D; Food for the Gods: New Light on the Ancient Incense Trade, Oxford: Oxbow, 2006, pp29- 31.

[2] Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p116.

[3] Reddy. A; Looking From Arabia To India: Analysis Of The Early Roman 'India Trade' In The Indian Ocean During The Late Pre- Islamic Period (3rd Century BC - 6th Century AD), vol 1, Deemed University, Pune, p131.

[4] Sedov, A. V; op, cit, pp71- 101.

كذلك: الجرو(أسمهان سعيد): طرق التجارة البريّة والبحريّة في اليمن، ص٣١.

[5] Groom, N; The periplus, Pliny and Arabia, Arab. Arch. Epig, No. 6, Denmark, 1995, pp180- 195, p185.

[6] النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٥٦.

[7] P. M. E; XXVII.

وأوضح دليل البحر الإريثريّ أنّ طول الطريق بين قنا وشبوة كان (مئة وعشرين) ستاديا= (٢٣٦ر٢٢) كيلو متر تقريبا

[8] Sedov. A. V; Sea-trade of the Hadramawt Kingdom from the 1st to the 6th Centuries A.D، Rome, 1997, pp371, 372.

[9] النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٥٦.

[10] Tomber. R; op, cit, p105.

ويُوحي الدليل الأثري أنّ قنا كانت ميناءً مهمّاً في العصر الأوغسطيّ، أيّ عندما شهدت هذه المنطقة زيادة كبيرة في حجم السُفن الرومانيّة المُبحرة من وإلى الموانئ المصريّة[1]. وربّما لجأ ملوك حضرموت إلى تطوير هذا الميناء، عندما شاهدوا حجم الاستثمارات التجاريّة الواردة إليه[2]. إذْ عَثر علماء الآثار، الذين نقّبوا في الموقع القديم لقنا، على بقايا بناء بارز، فرجّحوا أنّه يعود لمنارة بُنيت لتوجيه السفن القادمة إلى الميناء، كما عثروا على مراسي حجريّة لرسو السفن، بالإضافة إلى بقايا من اللبان المحروق[3].

وتؤكّد الفخاريّات الأجنبيّة التي كُشفت في ميناء قنا على متانة الارتباطات التجاريّة المُبكّرة، التي جمعت هذا الميناء ليس مع الإمبراطوريّة الرومانيّة فقط، بل ومع بارثيا والهند أيضاً[4]. إذْ أنّ ربع الفخاريّات التي اكتشفت في ميناء قنا هي من الصناعة المحلّية، والباقي يعود إلى صناعات خارجيّة[5]. وتضمّنت الاكتشافات الأثرية أجزاء من الفخّاريّات المصقولة من بلاد ما بين النهرين، وأوعيّة خشبيّة ذات لون أسود ورماديّ من الخليج العربيّ، ويُرجّح علماء الآثار أنّ هذه القوارير كانت تُستخدم لنقل البلح والنبيذ إلى ميناء قنا[6].

أمّا الاتصالات النبطيّة مع قنا فهي مُثبتة بالاكتشافات الخزفيّة الورديّة والحمراء، التي عُثر عليها فيه، إلى جانب قطع خزفيّة أخرى تعود إلى المناطق الشماليّة الغربيّة من الهند[7].

أ– و– الصادرات الرومانيّة إلى ميناء قنا:

تشابهت الصادرات الرومانيّة إلى ميناء قنا مع تلك التي كان يعرضها التجار الرومان في ميناء مُخا[8]. وهذا شيء يبدو طبيعيّاً، إذْ أنّ التاجر الرومانيّ ما كان– منطقيّاً– ليحجب سلعاً بحوزته عن تُجار مُخا ليعرضها في قنا، ولاسيّما أنّ ميناء مُخا كان خاضعاً للدولة الحميريّة في حين أنّ ميناء قنا كان خاضعاً لدولة حضرموت. لذلك فإنّ الصادرات الرومانيّة إلى قنا، كما هو الحال بالنسبة إلى مُخا، اشتملت على الأنسجة واللباس العربيّ المُطرّز[9]، وكمّيات من

[1] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p141.
[2] Sedov. A. V; 'Qana (Yemen) and the Indian Ocean: the archaeological evidence', in Ray. H and Salles J; Tradition and Archaeology Early: Maritime Contacts in the Indian Ocean Manohar Publishers and Distributors, New Delhi, 1996, pp 28- 80, p12.
[3] Reddy. A; op, cit, p130.
[4] P. M. E; XXVII.
[5] Sedov. A. V; The Port of Qana and the Incense Trade, op, cit,pp 76- 90.
[6] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p73.
[7] Reddy. A; op, cit, pp136, 137.
[8] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p141.
[9] باعليان (محمد عوض منصور): الملابس في اليمن القديم، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، عدن، ٢٠١٣م، ص٣٨، ٣٩.

المعادن الخام كالنحاس والقصدير[١]. كما عرض التجار الرومان على التجار الحضرميين في ميناء قنا الخمور المتوسّطيّة بالإضافة إلى كميات محدودة من القمح المصريّ[٢].

وتؤكّد الأبحاث الأثرية ما أوردته المصادر الأدبيّة بخصوص تجارة الرومان بالنبيذ مع ميناء قنا، إذْ أنّ ما يقارب من نصف القطع الفخّاريّة، التي عُثر عليها في ميناء قنا، تعود إلى القوارير الرومانيّة المُستخدمة لتعبئة النبيذ[٣]. كما يُشير علماء الآثار إلى أنّ خمس القطع الفخاريّة، التي عُثر عليها في قنا تحمل بُقع بركانيّة سوداء في تركيبها، مما يدلّ على أنّها صُنعت في كامبانيا قبل انفجار بركان فيزوفيوس (Vesuvius)[٤] عام ٧٩م[٥]. كما صدّر الرومان إلى ميناء قنا زيت الزيتون والسمك المُجفّف من إسبانية، بدليل العثور على بعض القوارير التي كانت تُستخدم لحفظ هذين النوعين من المُنتجات الرومانيّة[٦].

وحمل التجار الرومان معهم إلى قنا قِطع خزفيّة وفخّاريّة غالية الثمن، إذْ عَثر الأثاريون في ميناء قنا على قطع من هذا الخزف تعود إلى القرن الأوّل الميلاديّ[٧]. ومن ضمن الاكتشافات قِطع من الفخار الرومانيّ المُزخرف، الذي كان يُستخدم كأوعية طعام على موائد الطبقة الراقيّة، وهو مايُعرف في الدراسات الحديثة باسم" تيرا سيجلّاتا(Terra Sigillata)[٨]. والبعض من هذه القطع الفخّاريّة حملت ختم بشكل قدم رجل، فاستدلّ الأثاريون على أنّها مصنوعة في إحدى

---

1 P. M. E; XXVIII.

2 Reddy. A; op, cit, p137.

3 Sedov, A. V; The Port of Qana and the Incense Trade, op, cit, p78.

٤ بركان فيزوفيوس: يُعرف أيضاً باسم فيزفوس(Vesvus) أو فيزفيوس(Vesvius). أشهر بركان في التاريخ الرومانيّ، يقع على ساحل كمبانيا (Campania) بالقرب من بلدات بومبي(Pompeii) وهركولانيوم (Herculaneum) ونيابوليس (Neapolis). اعتبره الرومان بُركاناً خامداً لفترة طويلة من الزمن. ومن الطريف معرفة أنّ الثوار العبيد مع سبارتاكوس(Spartacus) قد اتّخذوا منه مأوى أثناء ثورتهم في سبعينيّات القرن الأوّل قبل الميلاد. وفي ٢٩آب من العام٧٩م(في عهد الامبراطور تيتوس) حصلت الكارثة بانفجار هذا البركان الذي تسبّب بمحو المُدن المحيطة به ودفنها تحت الرماد. وكان هذا البركان السبب في فقدان العالم الموسوعيّ "بليني الأكبر" لحياته أثناء محاولته تسجيل ملاحظات علميّة عنه. انظر:

Bunson.M; op,cit, p576.

5 Sedov. A. V; ‘Qana (Yemen) and the Indian Ocean: op, cit, pp12-15.

6 Singer, C; op, cit, p22.

7 Sedov. A. V; ‘Qana (Yemen) and the Indian Ocean: op, cit, pp15- 60.

٨ تيرا سيجلّاتا: مفهوم حديث نسبيّاً يعود استخدامه إلى القرن الثامن عشر الميلاديّ. استخدم للإشارة إلى نماذج من الأوانيّ الفخّاريّة ذات اللون الأحمر اللامع المصقول، الذي كان شائع الاستعمال في الامبراطوريّة الرومانيّة. و لا يقتصر على الأواني المُحلّاة بالصور مما كان يُصبّ في قوالب فحسب. بل اشتمل كذلك على مُختلف الأنواع غير الملونة ممّا كانت تصنعه عجلة الفخرانيّ. وأصل هذه الصناعة ومنشؤها شرقيّ البحر المتوسّط حيث شاعت صناعة صبّ القوالب المنقوشة منذ القرن الرابع قبل الميلاد. انظر: روستوفتزف(ميخائيل): تاريخ الإمبراطورية الرومانية الاقتصادي والاجتماعي، ترجمة: زكي علي ومحمد سالم، ج١، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٥٧م، ص١١٢، ص٢٤١. انظر كذلك:

Kiiskinen. H; Production And Trade Of Etrurian Terra Sigillata Pottery In Roman Etruria And Beyond Between C. 50 BCE And 150 CE, University of Turku, Turku, 2013, pp23- 26.

الورشات التي كانت تقوم في جزيرة صقلية(Sicily) الرومانيّة[١]. كما عُثر على قطع من هذه الفخّاريّات تحمل النقش أو الختم(AGATE)، وهو اختصار لاسم(Agathemerus) الذي كان رجل أعمال يملك ورشاً لصنع هذه الأوانيّ الفخّاريّة في شرقيّ صقلية[٢]. وبدورهم قام الوكلاء الملكيّون، الذين كانوا يحتكّرون تجارة اللبان الحضرميّ، بنقل كمّيات من هذا النبيذ الرومانيّ والقطع الخزفيّة، عبر الطريق البرّي، إلى العاصمة شبوة[٣].

كما جلب الرومان إلى قنا مواد غالية الثمن من ضمنها الفضّيات المنقوشة، وسلع ذهبيّة، وغيرها من المواد التي كانت موضع طلب وتقدير من الملك الحضرميّ العزيلط الثاني(Eleazos II)(٢٥– ٦٥م)[٤] الذي كان مُتحمّساً للحصول على الخيول الرومانيّة، والتماثيل الكلاسيكيّة الفاخرة، والألبسة العالية الجودة[٥]. ويبدو صدى هذا التبادل التجاريّ بين الرومان والنخبة السياسيّة الحاكمة في حضرموت في قول دليل البحر الإريثيري :" وعادةً ما يتم تشكيل الذهب وألواح الفضّة، وحملها للملك، بالإضافة إلى الخيول والتماثيل والثياب الفاخرة رفيعة الصنعة"[٦].

وتمّت الإشارة في الفقرة الخاصّة بميناء عدن، إلى أنّ علماء الآثار عثروا في مينائي ميوس هرموس وبرنيكي على كمّ ليس بالقليل من الحجارة البركانيّة الشاطئيّة التي كان مصدرها ميناء قنا ممّا يدلّ على مدى متانة الارتباطات التجاريّة بين هذه الموانئ وميناء قنا.

ومن خلال دراسة المحطّات التي تعامل معها التجار الرومان في اليمن يقفُ الباحث على مُلاحظتين هامّتين. المُلاحظة الأولى: لم تكن جميع الموانئ والمحطّات على الساحل اليمنيّ، سواءً أكانت الموانئ على الساحل الغربيّ، أو الساحل الجنوبيّ، على سويّة واحدة من الأهمّية بالنسبة للتجارة الرومانيّة. وإنّما كان البعض منها ميناءً وسوقاً بحكم كونه منفذاً حيويّاً للدولة التي يتبع لها كما هو الحال بالنسبة لميناء مُخا، التابع للمملكة الحميريّة، وميناء قنا التابع لمملكة حضرموت[٧].

---

[1] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p142.

[2] Sedov. A. V; 'Qana (Yemen) and the Indian Ocean: op, cit, p60.

[3] Tomber. R; op, cit, p105.

[٤] العزيلط الثاني: عرفه التجار الرومان باسم" اليزاوس" وهو ابن عمّ ذخر ، ملك حضرموت خلال الفترة ٢٥-٦٥ م. كان مقيماً في شبوة ومعاصراً للملك كرب ايل وتريهنعم ملك سبأ وذي ريدان الذي كان مقيماً في العاصمة ظفار، وكان العزيلط الثاني آخر من جلس على عرش حضرموت التي اندمجت فيما بعد في مملكة سبأ. انظر : الفرح(محمد حسين): الجديد في تاريخ دولة وحضارة سبأ وحمير، مج٢، ص٨٦٥، ٨٦٨.

[5] Dalby. A; Empire of Pleasures: Luxury and Indulgence in the Roman World, Routledge, London, 2000, p195.

[6] P. M. E; XXVIII.

[٧] حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٧٦. كذلك: الناصريّ(سيّد أحمد): الرومان و البحر الأحمر، ص٣٣. كذلك:

P. M. E; XXI, XXVII 21.

في حين كان البعض منها مراكز تمرّ عليها السفن الرومانيّة للتزوّد بالمياه العذبة كميناء أوكليس وميناء عدن في فترة تدهور تجارته[١].

المُلاحظة الثانيّة: اقتصرت التعاملات التجارية للرومان على هذه الموانئ، ولم يكونوا يتوغّلون إلى الداخل اليمنيّ. وهو ما قد يكون مردّه إلى خوفهم من الدخول إلى هذه المناطق المجهولة بالنسبة إليهم، ولاسيّما أنّ من دخل قبلهم من الجنود الرومان، المُنخرطين في حملة إيليوس غالوس، قد ضاعوا في المُستنقع اليمنيّ، الذي ابتلع جزءاً كبيراً من جنود غالوس[٢]. هذا عدا عمّا أثبتته المصادر الكلاسيكيّة، من أن التجارة بالمواد العطريّة كانت تحتكرها النخبة الحاكمة، ولا تسمح للتجار الأجانب بالتعامل إلّا مع وكلاء ملكيّين تابعين لهم مُباشرة[٣]، لذلك فإنّ التجار الرومان لم يكونوا يجرؤن على التوغّل إلى الداخل.

وأصداء ما ورد في المُلاحظة الثانية، يبدو واضحاً في تضارب المعلومات التي أوردتها المصادر الكلاسيكيّة بخصوص شكل شجرة البخور، وطريقة جنيّ محاصيلها. وهو ما عبر عنه بليني بشكل واضح حين أورد أنّه " لا يوجد اتفاق على شكل شجرة البخور نفسها. والوصف الذي قدمه اليونان متنوع"[٤]. كما يبدو بوضوح في قول دليل البحر الإريثيري : " لا يمكن لأيّ من أكوام البخور أن تُحمل على ظهر المراكب، لا علانية ولا سريّة، إلّا بإذن الملك. فإذا تمّ تحميل حبّة واحدة دون هذا الأذن لا يسمح للسفينة أن تخرج من الميناء(يقصد ميناء موشكا أو سمهرم)[٥].

أّما بالنسبة لموانئ الجزء الشماليّ من البحر الأحمر(لويكي كومي و أيلة) فقد كانت موانئ ينزل فيها التجّار الأنباط والرومان، أحياناً، بعد نهاية رحلتهم التجاريّة. إلّا أنّهم استغلوا وجودهم فيها للقيام ببعض التبادلات التجاريّة.

ز– جزيرة سُقطرى:

لابدّ، قبل إنهاء البحث في المحطّات التي تعامل معها التجار الرومان في اليمن، من الإشارة إلى منطقة تعامل معها الرومان، ولكنّها تقع خارج النطاق الجغرافيّ لليمن، وتبعت في تلك الفترة لمملكة حضرموت، وهي جزيرة سقطرى.

و سُقطرى من أكبر الجزر اليمنية في خليج عدن وبحر العرب. وتبعد نحو ٢٣٥كم شرق رأس جاردافوي، الذي كان العرب يسمونه الرأس العسير أو رأس التوابل، في الجزء الجنوبي من

---

١ الناصريّ(سيّد أحمد): الرومان و البحر الأحمر، ص٢٣. كذلك:
McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p71.

٢ جاسم(حنان عيسى): السياسة الرومانيّة تجاه شبه الجزيرة العربيّة قبل الإسلام، ص٣٣٤.

3 Pliny; N.H, XII, 30.; McLaughlin. R; op, cit, p72.

4 Pliny; N.H, XII, 31.

5 P. M. E; XXXII.

جمهورية الصومال. وهي اليوم ضمن أراضي الجمهورية اليمنية[١]. ورد ذكر سقطرى في المصادر الكلاسيكيّة التي اعتبرتها جزء من أراضي بلاد العرب السعيدة(اليمن). ، فأشار اليها ثيوفراستوس، وذكر أن أفضل البخور يأتي منها، وأنها خاضعة لحكم العرب[٢]. كما تحدث عنها ديودوروس الصقلي وسماها المقدسة(Hiera)، وذكر أنها مزدهرة وتُنتج البخور بكميات كافية، ولها حصّة إضافية من إنتاج المر وكل أنواع البخور الأخرى ذات الرائحة العطرة، وأن البحارة يزورونها من كل بلد، بخاصة من بوتانا، المدينة التي أسسها الإسكندر الأكبر على نهر الهند[٣].

كما أشار إليها بليني وقال أنها جزيرة شهيرة، تبعد عن رأس سياجروس(رأس فرتك)، ما يُقارب ٢٨٠ميل[٤]. أمّا دليل البحر الإريثيري، فذكرها باسم ديوسكوريدا (Dioscorida)، وذكر أنّها كانت نقطة التقاء تقليديّة للتجار الشرقيين، ولذلك فقد كانت مأهولة بأناس من أصول، وثقافات مُتعدّدة[٥].

وأنتجت جزيرة سُقطرى مادّة صمغيّة ثمينة دُعيت دمّ الأخوين أو دم التنين(Dracaena Cinnabari)[٦]، كما أنّ مُناخها كان مُلائماً لنمو الصبر(الألوة) واللبان[٧]. هذا عدا عن السلاحف التي عاشت عليها والتي كانت أصدافها من السلع الغاليّة الثمن في العصر الرومانيّ[٨].

وزار التجّار الرومان، في العصر الأوغسطيّ، سُقطرى بعد انتهائهم من التبادلات التجارية في ميناء قنا. وهذه الاتصالات التجاريّة الرومانيّة مع سُقطرى مُثبتة بالتنقيبات الأثرية التي كشفت

---

١ ناومكين(فيتالي): سقطرى جزيرة الأساطير، ترجمة: خيري الضامن، هيئة أبو ظبي للثقافة والسياحة، دار الكتب الوطنيّة، أبو ظبي، الامارات العربيّة المُتّحدة، ٢٠١٥م، ص١٢.

2 Theophrastus; Enquiry in to plants, IX, 9.

3 Diodorus Siculus; Library of History, V, 41.

4 Pliny; N. H, VI, 153.

5 P. M. E; XXXI.

ومن الجميل معرفة أنّ العالم العظيم أرسطو أوصى تلميذه الإسكندر المقدوني بجزيرة سقطرى. إذْ يورد "فيتالي ناومكين" نقلاً عن الرحالة ياقوت الحمويّ، فيقول: "وكان أرسطاطاليس قد كتب إلى الإسكندر حين سار الى الشام في أمر هذه الجزيرة يوصيه بها، وأرسل اليه جماعة من اليونانيين ليسكنهم بها لأجل الصّبر القاطر الذي يقع فيها. فسير الإسكندر الى هذه الجزيرة جماعة من اليونانيين وأكثرهم من مدينة أرسطاطليس، وهي مدينة أسطاغرا(ستاجيرا)، في المراكب بأهاليهم. وسيّرهم في بحر القلزم(البحر الأحمر)، فلما حصلوا بها، غلبوا على من كان بها من الهند، وملكوا الجزيرة بأسرها". انظر: الحموي(شهاب الدين ابي عبد الله ياقوت بن عبد الله البغدادي) (ت٦٢٦هـ/ ١٢٢٨م): معجم البلدان،ج٣، ط٢، دار صادر، بيروت، ١٩٩٥، ص٢٢٧. كذلك ناومكين(فيتالي): سقطرى جزيرة الأساطير، ص٥٥، ٥٦.

٦ دمّ الأخوين: مادّة حمراء اللون تُستخرج من نوع من الأشجار الطويلة يُطلق عليها إسم دمّ التنين. وتواجدت على جزيرة سُقطرى بشكل خاصّ. انظر: P. M. E; XXX.

واسم دمّ الأخوين جاءت من أسطورة قديمة تقول أنّ هابيل بن النبيّ نوح الذي قتله أخاه قابيل عاشا على هذه الجزيرة. انظر: ناومكين(فيتالي): سقطرى جزيرة الأساطير، ص٢٧.

7 Sedov. A. V; The Port of Qana and the Incense Trade, op, cit, p100.

8 Casson, L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, op, cit,. pp168, 169.

عن كمّ من القطع الفخّاريّة الرومانيّة في الجزء الشمالي من الجزيرة. إلّا أنّ هذا الوضع من التجارة المُباشرة مع سُقطرى تغيّر مع النصف الثاني من القرن الأوّل الميلاديّ. إذْ قامت حكومة حضرموت بتأجيرها إلى مجموعة من التجار العرب الذين قاموا بإدارة هذه الجزيرة كسوق عمل وجهّزوا مواردها الطبيعيّة للأسواق الخارجيّة، ومنعوا السفن الرومانيّة من النزول فيها للحفاظ على مصالحهم التجاريّة فيها[1]، ولذلك أصبح التاجر الرومانيّ مُرغماً على شراء الصمغ والصبّار والبخّور المتوافر في هذه الجزيرة من موانئ اليمن وعن طريق هؤلاء التجّار حصراً [2]. ويُعبّر دليل البحر الإريثيري عن هذا التغيّر في التبادل التجاريّ مع سقطرى، فيُورد:" ديوسكوريدا خاضعة لمَلك أرض اللبان(يقصد ملك حضرموت)، وفي الوقت الحاليّ قام الملك (يقصد العزيلط الثاني) بتأجيرها وهي تحت الحراسة"[3]. ومن المُحتمل أنّ هؤلاء التجّار العرب، من سُقطرى، قد تولّوا بأنفسهم مُهمّة إيصال السلع التي تُنتجها الجزيرة إلى الأسواق الرومانيّة، إذْ عُثر في أحّد الكهوف شمال شرقيّ الجزيرة، على وثائق ونقوش تحمل كتابات بالنبطيّة والتدمريّة ممّا قد يدلّ على قيام صلات مُباشرة بين هذه المناطق و سُقطرى[4].

رابعاً: تطوّرات التجارة الرومانيّة مع اليمن عبر طريق البحر الأحمر في القرن الثاني الميلاديّ:

استمر ازدهار التجارة الرومانيّة مع اليمن خلال القرن الثاني الميلاديّ، وهو أمر يبدو طبيعيّاً استنادا إلى الأُسس القويّة، التي وضعتها الحكومة الرومانيّة من بنية تحتيّة في البحر الأحمر، وأمن وسلام في ربوع المُتوسّط. ولذلك فقد اقترن السلام والازدهار في القرن الثاني الميلاديّ، ولاسيمّا في الفترة الأنطونيّة(١٣٨– ١٩٣م) بازدهار مُماثل في تجارة المواد العطريّة من بخّور ومُرّ[5].

وبشكل عام استمرت التجارة مع اليمن، خلال القرن الثاني الميلاديّ، وفق النمط الذي تمّت دراسته خلال القرن الأوّل الميلاديّ، من نقاط انطلاق ومحطّات، تعامل معها التاجر الرومانيّ النازل في اليمن. وتحفظ المصادر أدلّة مُهمّة على استمرار التجارة الرومانيّة مع اليمن، عبر طريق البحر الأحمر في القرن الثاني الميلاديّ. إذْ أرجع علماء الآثار، الذين نقّبوا في ميناء قنا، أغلب القطع الفخاريّة الرومانيّة، المُصنّعة في إيطاليا ومصر، للقرن الثاني الميلاديّ، مما يدلّ على استمرار العلاقات التجاريّة الرومانيّة مع هذا الميناء خلال القرن الثاني الميلاديّ[6].

---

1 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p79.
2 Van Beek. G. W; Frankincense and Myrrh in Ancient South Arabia, op, cit, p146.
3 P. M. E; XXXI.
4 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p145.
5 Young. G. K; op, cit, p66.
6 Sedov, A. V; The Port of Qana and the Incense Trade, op, cit, p78.

كما استمرّت موانئ ميوس هرموس وبرنيكي بدورها التجاريّ، بالرغم من أنّ بعض الأدلة الأثرية، من كِلا الميناءين، تُشير إلى أنّهما قد هبطا من قمّة الازدهار، الذي كانا يتمتّعان به خلال القرن الأوّل الميلاديّ(١). فُتشير الرسومات على الطريق الصحراويّة بين كوبتوس وميناء ميوس هرموس، إلى أنّ الأخير كان لايزال يقوم بدور نشط في هذه المرحلة(٢). كما أنّ تعليق ديو خريستوم على نشاط مدينة الإسكندريّة خلال عهد الإمبراطور هادريان(١١٧– ١٣٨م) ينهض دليلاً على استمرار النشاط التجاريّ الرومانيّ مع اليمن والشرق خلال هذه الفترة. فيُورد ديو خريستوم، غابطاً وحاسداً أهل الإسكندريّة على مالهم من حظوظ في التجارة العالميّة: " أنتم أيّها الإسكندريّون لديكم احتكار على شحن كامل البحر المتوسّط، المياه الخارجيّة وراء البحر المُتوسّط ضمنت وصولكم إلى البحر الأحمر والمُحيط الهنديّ، الذي سُمع اسمه نادراً في الأوقات الماضية"(٣).

كما أن أريستيديس (Aristides)(١١٧– ١٨١م)، قد كتب تعليقاً مُماثلاً للذي أورده ديو خريستوم(٤). وشهدت هذه الفترة أيضاً ازدياد أهمّية ميناء أيلة الذي طغى بأهمّيته على ميناء لويكي كومي(٥)، نتيجة لبناء تراجان للطريق الواصل بينه وبين دمشق مرروا بالبتراء وبصرى، مما أكسبه ازدهاراً كبيراً بدا واضحاً في قيام تراجان بوضع إدارة جمركيّة فيه لجباية الضرائب(٦).

ويبدو أنّ مينائي عدن و أوكليس اليمنيّين قد استعادا البعض من أهمّيتهما التي كان يتمتّع بها قبل العصر الرومانيّ، إذْ يُشير نقش من معبد يوناني من مدينة كوبتوس إلى أنّ مواطن يمنيّ من عدن يحمل اسم هيرميروس بن أثينون(Hermeros Ben Athenion) كان يزور مصر، مع بداية القرن الثاني الميلاديّ، ويكشف هيرميروس هذا عن أنّه كان يعمل مندوباً لتجارة قادمة من عدن(٧).

كما أنّ الجغرافيّ بطليموس، عندما يذكر هذين الميناءين، فإنّه يصفهما على أنّهما مراكز تجاريّة(Emporiom)(٨). وعلى الأرجح أنّ التجارة الرومانيّة مع هذين الميناءين، بعد ازدهارهما، لمْ تكن لتختلف عن تلك التي كانت مع مُخا وقنا، ولاسيّما فيما يتعلّق بالسلع التي صدّرها التاجر

---

[1] Sidebotham. S. E., and Wendrich W .Z; 'Interpretive Summary and Conclusion.' In Sidebotham and Wendrich (eds) Berenike, 1997, pp445- 456, pp454- 456

[2] Young. G. K; op, cit, p66.

[3] Dio Chrysostom; Orations, XXXII, 36.

[4] Aristides; Oration, XIV, 321.

[٥] الناصريّ(سيّد أحمد): الرومان و البحر الأحمر، ص٤٠.

[6] Thomas. R. I; op, cit, p149.

[7] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p34.

[8] Ptolemy; Geography, VI, 7.

الرومانيّ إليهما، والسلع التي حصل عليها منهما والتي كانت كباقي السلع التي حصل عليها من بقية الموانئ كالبخّور والمُرّ وبعض الرخام الحميريّ المعروف.

إلّا أنّ الدليل الأبرز على استمرار التجارة الرومانيّة مع اليمن، عبر طريق البحر الأحمر، كان المُبادرات التي قامت بها الحكومة الرومانيّة خلال القرن الثاني الميلاديّ والتي كان الهدف منها إيجاد طُرق جديدة للتجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق عبر البحر الأحمر، وحماية تلك التجارة مما قد يتهدّدها من أخطار[١].

ومن أهم تلك المُبادرات كان قيام الإمبراطور تراجان بإعادة بناء قناة وادي الطميلات بين النيل والبحر الأحمر. وتركيز السلطة الرومانيّة لقاعدة عسكريّة رومانيّة في جزيرة فرسان(Farasan) في البحر الأحمر قُرب الساحل الغربيّ لليمن.

أ- قناة تراجان:

قام الإمبراطور تراجان بإعادة شقّ القناة التي كانت تمتدّ على طول وادي الطميلات بين الفرع الشرقيّ لنهر النيل ورأس خليج السويس[٢].

ولمْ يكن تراجان هو من ابتدع هذه القناة، بلْ بُنيت تلك القناة عدّة مرّات سابقاً من قبل الفرعون المصريّ نخاو، وبعده الملك الفارسيّ داريوس، وبعده الملك البطلميّ بطليموس الثاني فيلادلفوس. وسُجّلت من قبل عدّة مؤرّخين في الفترة الكلاسيكيّة[٣].

ويبدو أنّ تراجان قد وجد تلك القناة مُهملة ومُمتلئة بالطمي، فقرّر إعادة بنائها. هذا العمل من جانب تراجان حفظه الجغرافيّ بطليموس، الذي أشار إلى بناء قناة ترايانوس(Traianus)، وكانت تنطلق من موقع بابيلون(Babylon)قرب القاهرة اليوم إلى ميناء كاليسما على البحر الأحمر[٤].

ومما لاشكّ فيه أنّ قناة تراجان هذه، ساهمت في تنشيط تجارة روما البحريّة مع اليمن أوّلاً، والهند ثانياً. إذْ أنّ قسماً كبيراً من السلع العطريّة القادمة إلى مصر لم تعد بحاجة للمرور عبر الطُرق الصحراويّة بين موانئ البحر الأحمر والنيل[٥].

---

1 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p132.

2 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p33.

3 Herodotus; Histories; II, 158- 159. ; Diodorus Siculus; Library of History, II, 33, 7-12.; Strabo; the Geography, XVII, 1, 25- 26.; Pliny; N. H, VI, 33, Ptolemy; Geography, IV, 5.

4 Young. G. K; op, cit, p67.

5 Adams. C; op, cit, p35.

ويُشير لوكيان(Lucian)، في حوالي العام ١٧٠م، إلى أنّ قناة كاليسما قد جعلت السفر بين الإسكندريّة والهند أكثر يُسراً وسهولة. فيُورد:" انطلق الشاب من الإسكندريّة عبر القناة إلى مدينة كاليسما، وعندما أوصلته السفينة إلى البحر جرى إقناعه بالقيام برحلة بحريّة إلى الهند"[١].

هذا الاقتباس الذي أورده لوكيان، يدلّ بوضوح على أنّ قناة تراجان كانت مُشترِكة بفعاليّة في تجارة البحر الأحمر. ولابدّ أنّ التجّار القاصدين اليمن قد استخدموها في رحلاتهم التجاريّة. وحافظت هذه القناة على دورها في الملاحة البحريّة بقية الفترة الكلاسيكيّة، إذْ تُشير عدّة أوراق بُردي من القرن الثالث وما بعده إلى استخدامها[٢].

وبالرغم من أنّ هذه القناة ساهمت في تخفيض التكاليف والأعباء التي كان يتحمّلها التاجر الرومانيّ جرّاء نزوله في موانئ برنيكي وميوس هرموس، ومن ثمّ المرور الصحراويّ للوصول إلى مدينة كوبتوس[٣]، إلّا أنّها لمْ تتمكّن من إلغاء أهمّية تلك الموانئ، فتُشير المصادر الأثرية إلى استمرار استخدام هذه الموانئ في التجارة اليمنيّة والهنديّة. ويُعلّل الأستاذ سايدبوثام استمرار استخدام التجّار الرومان لهذه الموانئ، بالرغم من انخفاض تكلفة النقل عبر قناة تراجان مُقارنة مع المرور الصحراويّ إلى كوبتوس، بأنّ الرياح الشماليّة في القسم الشماليّ من البحر الأحمر تجعل من الصعب الإبحار للوصول إلى رأس خليج السويس حيث ميناء كاليسما، لذلك فقد كان من الأسهل على السفن النزول في برنيكي وميوس هرموس من مواصلة الإبحار شمالاً إلى كاليسما[٤].

ب- القاعدة الرومانيّة في جزيرة فرسان(Farasan):

جزيرة فرسان هي أكبر جزيرة في مجموعة الجُزر، التي يضمّها الأرخبيل المُسمّى باسمها(أرخبيل فرسان)، ويقع جنوبيّ البحر الأحمر. وهي تتبع اليوم لمنطقة جازان جنوبيّ المملكة العربيّة السعوديّة.

كانت فرسان تبعد حوالي ٦٠٠ ميل عن الحدود الجنوبيّة للإمبراطوريّة الرومانيّة، وحوالي ٦٠ ميل عن ميناء مُخا اليمنيّ، وحوالي ١٢٠ ميل عن ميناء عدوليس على الساحل الشرقيّ لأفريقيا[٥].

وتُثبت المصادر الأثرية تركيز السلطة الرومانيّة لقوّة عسكريّة، أشبه بالقواعد العسكريّة في العصر الحديث، على هذه الجزيرة، التي تقع في موضع كان يسمح للإمبراطوريّة الرومانيّة من

[1] Lucian; Alexander the False Prophet, XLIV.
[2] Young. G. K; op, cit, p68.
[3] Adams. C; op, cit, pp35.
[4] Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, op, cit, p57.
[5] P. M. E; XVI.

خلاله، بالسيطرة على الملاحة التجاريّة جنوبيّ البحر الأحمر. إذْ كان بإمكان البحريّة الرومانيّة، انطلاقا من الجزيرة، فرض رقابتها على السفن التجاريّة المبُحرة من وإلى البحر الأحمر عبر مضيق باب المندب.

ووجود هذه القاعدة الرومانيّة على جزيرة فرسان مُثبت بنقشين لاتينيّين، أقامتهما القوّات الرومانيّة المُتمركّزة على الجزيرة[١].

يُسجّل النقش الأوّل، الذي يُورّخ إلى حوالي العام ١٢٠م، أيّ خلال عهد تراجان، أنّ روما أرسلت قوّات تابعة للفرقة السادسة فيرّاتا(VI Ferrata)(الحديديّة) إلى جزيرة فرسان[٢]. والفرقة السادسة كانت، في الأصل، متمركزة في ولاية سورية، إلّا أنّها نُقلت إلى مملكة الأنباط بعد ضمّها إلى الإمبراطوريّة الرومانيّة وحلّ الجيش النبطيّ في العام١٠٦م[٣].

أمّا النقش الثاني، الذي عُثر عليه في جزيرة فرسان، فيُؤرّخ إلى حدود العام ١٤٤م، والنقش مُستطيل الشكل، مصنوع من حجارة كلسيّة، وهو مُكرّس إلى الإمبراطور أنطونيوس بيوس(Antoninus Pius)(١٣٨– ١٦١م).

يقول النقش:" إلى الإمبراطور أنطونيوس أوغسطس بيوس، بالنيابة عن قوّات الفرقة الثانية تراجانا فورتيس(II Traiana Fortis)(الشجاعة)، أقام وكرّس كاستريكوس أبرونيوس (Castricius Aprinus) ابن بوبليوس(Publius) حاكم ميناء فرسان هذا النُصُب"[٤]. ويُشير النقش الثاني، بوضوح، إلى أنّ تبعيّة الجزيرة قد نُقلت إلى قيادة ولاية مصر على اعتبار أنّ الفرقة الثانية تراجانا كانت مُتمركزة، حينها، في مصر.

وطُرحت نظريّات عديدة حول الطريقة التي حصلت بها روما على هذه الجزيرة القريبة من اليمن. فذهب البعض إلى أنّ روما قد سيطرت عليها بالقوّة[٥]، وذهب البعض الآخر إلى أنّ الحكومة الحميريّة، التي كانت يجمعها علاقات صداقة مع الأباطرة الرومان[٦]، هي من منحت هذه الجزيرة للحكومة الرومانيّة، على اعتبار أنّ المصادر الأدبية الكلاسيكيّة تحفظ حالات مُشابهة لهذه الحالة، قام فيها ملوك اليمن بمنح أراض تابعة لهم، لبعض الاتحادات التجاريّة لاستثمار مواردها. منها مثلاً قيام السلطة الحميريّة بمنح ميناء رهابتا(Rhapta) أو ربطة قرب زنجبار[٧]،

---

[1] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p131.
[2] Sidebotham. S; Berenike and the Ancient Maritime Spice Route, University of California Press, 2011, p188.
[3] Freeman. P; op, cit, pp102, 103.
[4] Phillips. C; 'A Latin Inscription from South Arabia' In Proceedings of the Seminar for Arabian Studies, No. 34, 2004, pp 239- 250, p245.
[5] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p132.
[6] Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, pp109, 110.
[7] P. M. E; XVI.

لمجموعة من التجّار العرب كاستثمار تجاريّ. وقيام ملك حضرموت بمنح الحقوق التجاريّة في جزيرة سقطرى لمجموعة من التجّار العرب لاستغلال مواردها وتجارتها(١).

و انطلاقاً من هذه الجزيرة، كان بإمكان الحكومة الرومانيّة القيام بعدّة مهام، جميعها تخدم تجارتها مع اليمن. المُهمّة الأولى، هي حماية سُفنها التجاريّة المُبحرة إلى اليمن، من خطر القراصنة وهي مُهمّة اضطلع بها الإمبراطور تراجان. إذْ يُورد المُؤرّخ أيوتروبيوس (Eutropius)، في ملخّصه عن تاريخ روما، أنّ الإمبراطور تراجان قام بتأسيس أسطول جديد من السفن الحربيّة في البحر الأحمر أثناء تحضيراته لحملته الشرقيّة"(٢). لذلك من المُحتمل أنّ القاعدة هذه قدْ كانت جُزءاً من مُخطّطات تراجان الرامية إلى حماية السفن التجاريّة الرومانيّة من خطر القراصنة المُتواجدين في البحر الأحمر.

أمّا المُهمّة الثانية فهي السيطرة على الموارد قُرب سواحل اليمن، والتي كان أهمّها الثروات السمكيّة اللؤلؤيّة المُتواجدة في تلك المنطقة من جنوبيّ البحر الأحمر(٣). وفي هذا المجال يُشير شاعر البلاط الرومانيّ ستاتيوس(Statius)، في قائمة من الإيرادات التي استلمتها الحكومة الرومانيّة، إلى الثروة التي يجمعها الغوّاصون الذين يُفتّشون البحار الشرقيّة(٤). وهي ربّما كانت إشارة إلى إدارة حكوميّة رومانيّة للثروات اللؤلؤيّة في جنوبيّ البحر الأحمر تنطلق من قاعدة فرسان.

على أيّة حال، وبغضّ النظر عن الطريقة التي حصلت فيها روما على هذه الجزيرة، وعن الهدف من تركيز قسم من قوّاتها فيها، فإنّ الإثبات التاريخيّ على وجودها، يدلّ على سياسة رومانيّة حازمة تجاه تجارتها مع هذه المنطقة، وعلى مدى الاهتمام الذي أولته الحكومة الرومانيّة لتجارتها مع اليمن والشرق عبر البحر الأحمر.

---

[1] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p79.
[2] Eutropius; Abridgment of Roman History, VIII, 3.
[3] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p132.
[4] Statius; Silvae, III, 3, 89.

الفصل الثالث

التجارة الرومانيّة مع الهند والصين عبر طريق البحر الأحمر

أ– جـ– ميناء كامار.

ب– جـ – ميناء بودوك.

د– الصادرات الرومانيّة إلى الممالك التاميليّة.

هـ– التجارة الرومانيّة مع منطقة الغانج وجنوبيّ شرقي أسية.

رابعاً: التجارة الرومانيّة مع جزيرة سيلان.

خامساً: التجارة الرومانيّة مع الصين عبر الطرق البحريّة.

– سفارة الإمبراطور ماركوس أوريليوس التجارية إلى الصين حوالي العام ١٦٦م.

سادساً: التجارة الرومانيّة مع اليمن و الهند والصين عبر طريق البحر الأحمر خلال القرن الثالث الميلاديّ.

١– كساد(هبوط) التجارة الرومانية البحرية مع اليمن
والهند خلال القرن الثالث الميلاديّ.

أ– الأزمة الاقتصادية في القرن الثالث الميلاديّ.

ب– انعدام الأمن على طُرق التجارة بين موانئ البحر الأحمر و كوبتوس.

٢– الحضور التجاريّ الرومانيّ في الصين في القرن الثالث الميلاديّ.

سابعاً: تعافي التجارة الرومانيّة مع الهند والشرق عبر طريق البحر الأحمر مع بداية القرن الرابع الميلاديّ(٣٠٥– ٣٣٠م).

مُقدّمة:

مثّلت شبه القارّة الهنديّة، ولاتزال، القلب بالنسبة للمُحيط الهنديّ، فشطرته إلى قسمين غربيّ وشرقيّ، وأسبغت عليه اسمها(الهنديّ)، وفرضت نفسها عليه كمحورٍ لتبادلاته التجاريّة التي تربّع على عرشها التوابل، التي غَزت المطبخ والموائد الرومانيّة. في حين شكّلت الصين، هي الأخرى، المصدر الأوّل للحرير الذي غدا أحّد أهمّ سلع الترف الرومانيّة لدرجة دفعت الإمبراطور تيبريوس نفسه، لرفع صوته والشكوى بمرارة، من ولعِ المواطن الرومانيّ بهذه السلعة القادمة من أقصى الشرق[١].

وخُصّص هذا الفصل للبحث في تجارة روما مع الهند عبر طريق البحر الأحمر والتي انطلقت، بمعونة رياح هيبالوس، من موانئ ميوس هرموس و برنيكيّ وحطّت على السواحل الهنديّة الشرقيّة والغربيّة وموانئ الصين الجنوبيّة.

وشكّل طريق البحر الأحمر الشريان الأساسيّ لتجارة روما الشرقيّة على اعتبار أنّ بارثيا وبعدها الساسانيين كانوا عائقاً قوياً أمام الولوج الرومانيّ لطريق الخليج العربيّ.

وسيبحث هذا الفصل في تجارة روما مع الهند بحسب التقسيمات السياسيّة التي ميّزت تاريخها في فترة تبادلات روما التجاريّة معها وانعكاس تلك التجزئة السياسيّة الهنديّة على التاجر الرومانيّ القاصد الهند. كما سيجريّ التعامل مع خطّ سير الرحلة التجاريّة الرومانيّة نحو الهند وتوقيت انطلاقها وعودتها، بالإضافة إلى دراسة المحطّات التجاريّة التي نزل بها التاجر الرومانيّ والسلع التي عرضها فيها. وأُرجئت دراسة واردات روما من الهند والصين لتتمّ دراستها بالتوازي مع قريناتها القادمة من اليمن في فصل مُستقلّ.

كما سيبحث هذا الفصل في علاقات روما التجاريّة مع الصين وذلك السعي الدؤوب من قبل التاجر الرومانيّ للوصول إلى أرض الحرير لكسر الطريق البرّي العابر لأراضِ بارثيا والخاضع للنزاعات السياسيّة الإقليميّة. أضف إلى دراسة انعكاسات أزمة القرن الثالث على تجارة روما البحريّة مع الشرق، وأسباب الجمود الذي حلّ بتجارة روما الشرقيّة. كما سيجري تسليط الضوء على ما أوردته المصادر الصينيّة القديمة عن وصول تجّار رومان إلى أرض الصين بين الفينة والأخرى. وخُتم الفصل بدراسة تعافي تجارة روما الشرقيّة في بداية القرن الرابع الميلاديّ.

---

[١] هذه الشكوى الإمبراطوريّة جاءت في خطاب وجّهه تيبريوس إلى مجلس الشيوخ الرومانيّ بخصوص نفقة الرفاهيّات الرومانيّة. فذكر من ضمن تلك الرفاهيّات الحرير الذي غدا المواطن الرومانيّ يلبسه، من دون خجل، بحسب تعبير تيبريوس. انظر:

Tacitus; Annals, III, 53.

والشكوى الأقوى من انتشار الحرير كانت لدى بليني، الذي كان هو الآخر محسوب على الطبقة الرومانيّة الراقية. فشكا من أنّ الرجل الرومانيّ غدا يلبس الحرير بعد أنْ كان يلبس الدروع الجلديّة صيفاً شتاءً. انظر:

Pliny; N. H, XI, 27.

أوّلاً : الحالة السياسيّة في الهند والصين عشيّة التبادلات التجاريّة مع روما.

١– الهند:

ممّا لاشكّ فيه أنّ الهند كانت أساسيّة(محوريّة) بالنسبة للاقتصاد العالميّ القديم، إذْ ساعد مناخها الاستوائيّ على نُمو التوابل التي تعذّر نموّها بصورة ناجحة في مُناخ البحر المتوسّط المُعتدل، أو في أوربة الغربيّة. وبحلول القرن الأوّل الميلاديّ بلغ عدد سكان الهند حوالي ٦٠ مليون شخص[١]، ويُورد العالم بليني الأكبر، الذي خدم في المجلس الاستشاريّ للإمبراطور فسباسيان، أنّ الهند تُشكّل ثلث مساحة الأرض بكاملها، وأنّ عدد سكّانها غير محدود[٢]. هذه المُقاربة التي قدّمها بليني، وإنْ كان مُبالغاً فيها، إلّا أنّها تُعطي فكرة عن أهميّة الهند ونظرة العارفين من الرومان لها.

انهارت، بسقوط الإمبراطورية الموريانيّة علم ١٨٤ق.م، السلطة السياسيّة الموحّدة التي كانت تقوم بتسيير أمور إمبراطوريتها من العاصمة "مغاذا"، فظهرت عدد من الدول المُتنافسة في مُختلف أنحاء الهند[٣]. وحلّ محلّ الحُكم الإمبراطوريّ المركزيّ حكومات ملكيّة إقليميّة مُتناحرة.

ومما لاشكّ فيه أنّ دراسة الأحوال السياسيّة في الهند خلال عصر الإمبراطوريّة الموريانيّة، أسهل من دراستها بعد سقوط تلك الإمبراطورية، إذْ دخلت الهند في هذه الفترة في مرحلة من الفوضى السياسيّة[٤]، انعكست على الدليل التاريخي المُتبقّي من تلك الفترة التي تُعاني من نقص في كمّ المصادر اللازمة للدراسة والتي كان أهمّها النقوش الملكيّة، والأدب التاميلي من جنوبيّ الهند والنصوص الدينيّة البوذيّة، بالإضافة إلى المصادر الأجنبيّة القادمة من الصين والإمبراطورية الرومانيّة. وخلال القرون الميلاديّة الثلاثة الأولى، خضعت الهند لحُكم عدد من السلالات المتُنافسة على السيطرة[٥]. ففرض كُلّ منها سيطرته على قسم من أراضي شبه القارّة الهنديّة، ودخلت تلك القوى، أحياناً، في صراع على النفوذ والسيطرة. وفيما يلي التقسيمات السياسيّة للهند بحسب المناطق الجغرافيّة التي خضعت لنفوذ تلك السلالات.

– الكوشان(Kushans).

– الساتافاهانا(Satavahanas).

– الهندو بارثيين والساكاس(Sakas) الغربيّون، وهم الفرع الأخر من المجموعة الأسيوية من آسية الوسطى[٦].

---

1 Avakov. A; Two Thousand Years of Economic Statistics , Algora Publishing, 2010, p4.

2 Pliny; N. H, VI, 2, 1.

3 Smith. M. A; op, cit, p107.

4 Dunbar. G; A History of India from the Earliest Times to the Present Day, Nicholson & Watson, London, 1943, p68.

5 Avari. B; op, cit, p129.

6 Ravchaudhuri. H; op, cit, p330.

– الممالك التاميلية قي جنوبيّ الهند وهي: بانديان(Pandyas)، تشيرا(Cheras)، تشولاس(Cholas)[١].

أ– شمال الهند (الكوشان):

الكوشان هم، في الأصل، أحّد القبائل المُهمّة من يُيبِه– تشي(Yueh–chi) والتي اضطرّت في حوالي العام ١٣٠ق.م للنزوح من غربيّ الصين نحو باكتريا تحت ضغط قبيلة مُنافسة دُعيت باسم هسيونج نو(Hsiung–nu) أو الهان(Huns)[٢].

تطوّر اليبه– تشي، بعد الإستقرار في باكتريا، من أناس بدو إلى أناسٍ مُستقرّين، مُكوِّنين خمس مجموعات مُختلفة، كان أهمّها المجموعة التي عُرفت باسم كوي– شوانغ(Kuei–shuang) أو الكوشان، الذين اتّخذوا من مدينة بوروشابورا (Purushapura)[٣] عاصمة لهم[٤].

ويصف دليل البحر الإريثيري هؤلاء الكوشان بأنّهم شعب قويّ مُحب للحرب، وأنّهم يخضعون لملك واحد[٥]. هذا الملك الذي أشار إليه دليل البحر الإريثيري، ربّما كان كوجولا كادفيسيس (Kujula Kadphises) (٣٠– ٣٨م) قائد الكوشان، الذي تمكّن من فرض سيطرته على باقي مجموعات اليبه– تشي، ومن السيطرة على أغلب المناطق في أفغانستان الحاليّة وشرقيّ إيران[٦]. هذه السيطرة التي تمّت مع بداية القرن الأوّل الميلاديّ تابعها ويما كادفيسيس(Wima Kadphises)(٩٠– ١٠٠م)، حفيد كوجولا كادفيسيس، الذي تمكّن من دخول شمالي الهند(البنجاب وكشمير) في منتصف القرن الأوّل الميلاديّ.

إلّا أنّ أشهر ملوك الكوشان، الذين حكموا شمال الهند، كان كانيشكا، الذي خلَف ويما كادفيسيس ووطّد دعائم إمبراطوريته بعد سلسة من الحروب[٧]. ولكانيشكا شهرة كبيرة في تاريخ أسية الوسطى وشمالي الهند، إذْ تمكّن من إقامة نظام قويّ مُستند على القانون والعدل المُستمدّ من الديانة البوذيّة[٨]. والبوذيّة نفسها تنظر إلى كانيشكا على أنّه في المرتبة الثانية بعد الإمبراطور أسوكا. ففي عهد هذا العاهل الكوشاني بلغت البوذية أقصى درجات ازدهارها[٩]. إلّا أنّ عنايته

---

[1] C. H. I; Vol. I, p596.

[2] Harmatta. J; History Of Civilizations Of Central Asia, Volume II, UNESCO Publishing, France: Paris, 1994, p239

[٣] بوروشابورا: هي مدينة بيشاور الحالية، تقع في جمهوريّة الباكستان على الحدود مع أفغانستان، وهي عاصمة الإقليم المُسمّى باسمها. انظر: Higham. C. F; op, cit, p189.

[4] Avari. B; op, cit, p132.

[5] P. M. E; XLVII .

[6] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p155.

[٧] بدر(فاروق حلمي): تاريخ أفغانستان، مكتبة الآداب و مطبعتها، الحليمة الجديدة، بلا تاريخ، ص١٤.

[8] Liu. X; Ancient India and Ancient China: Trade and Religious Exchanges, 1- 600 AD, Oxford University Press, Oxford, 1994, pp109, 110, 113, 114.

[٩] تانر(ستيفن): أفغانستان التاريخ العسكريّ منذ عصر الإسكندر الأكبر حتى سقوط طالبان، ص٨٧.

بالبوذيّة لم تكنْ عائقاً أمام انتشار الديانات الأخرى، فعُرف عنه تسامحه مع أتباع الديانة الوثنيّة اليونانية– الرومانيّة، وحملت العملات التي سكّها صور الآلهة المُختلفة التي انتشرت في مملكته[١].

بعد موت كانيشكا تقلّصت سلطة ورثته كثيراً على الهند، ودخلوا في صراعات مع الساكاس، شمال غربي الهند، حتّى فقدوا سيادتهم على شمالي الهند مع العام ٢٥٠م تقريباً، لتُسيطر عليه مع نهاية القرن الثالث الميلاديّ عدد من الجمهوريات العشائريّة والدول الملكيّة[٢].

ب– وسط الهند (الساتافاهانا):

الساتافاهانا هي أحّد السلالات التي قامت في الهند بعد سقوط الإمبراطوريّة الموريانيّة، وفرضت سيطرتها على هضبة ديكان(Deccan)، وسط الهند وصولاً إلى الساحل الشرقي للهند[٣]. إذْ تمكّن ملك الساتافاهانا ساتاكارني(Satakarni)(٣٧– ٢٧ق.م) من توطيد دعائم مملكته على كامل هضبة ديكان ولاسيّما في شمال غربيّ ماهارشترا (Maharashtra)[٤] ومنطقة أندرا(Andhra)[٥]. إلّا أنّ الساتافاهانا، وبعد موت ساتاكارني، عانوا من هزيمة كبيرة على يد الساكاس الذين تمكّنوا من طردهم من غربيّ هضبة الديكان[٦]، وبقوا يحكمون غربيّ هذه الهضبة حتّى بداية القرن الثانيّ الميلاديّ، حين تمكّن الملك جاوتاميبوترا (Gautamiputra)(١١٣– ١٣٨م) من استعادة ما فقده الساتافاهانا من هضبة الديكان[٧].

واستمرّت سلالة الساتافاهانا تُسيطر على كامل هضبة الديكان حتّى سقطت في حوالي العام ٢٣٦م، بعد أنْ حكمت لحوالي ٣٠٠عام تقريباً[٨].

اتّخذ ملوك الساتافاهانا من مدينة دهارانيكوتا (Dharanikota) الواقعة شرقيّ هضبة الديكان على خليج البنغال، عاصمة لهم، وقام اقتصاد الساتافاهانا على الزراعة والتجارة[٩]، لذلك قامت

---

1 Harmatta. J; op, cit, pp313- 315.

2 Avari. B; op, cit, p132.

3 Higham. C. F; op, cit, p299.

٤ ماهارشترا: تقع غربيّ هضبة الديكان، ويشكّل بحر العرب الشاطئ الغربيّ لها. وهي اليوم ثالث أكبر ولايات الهند من حيث المساحة وثانيها من حيث عدد السكّان، وعاصمتها مدينة بومباي أكبر مدن الهند اليوم. انظر:
Higham. C. F; op, cit, p239.

٥ أندرا: تقع جنوبيّ شرقيّ الهند، تطلّ على خليج البنغال من جهة الشرق، وإلى الغرب منها مهارشترا. أمّا من الجنوب فتمتدّ ممالك التاميل. تُعتبر اليوم أكبر ولايات الهند وعاصمتها الحاليّة مدينة حيدر أباد الدكن، وهي غير حيد أباد في الإندوس. انظر: Avari. B; op, cit, p132.

6 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p47.

7 Cribb. J; 'Western satraps and Satavahanas: old and new ideas of chronology‹'Harman Publishing House, New Delhi, 1998, p177.

8 Avari. B; op, cit, p132.

9 Ray, H; Monastery and Guild: Commerce under the Satavahanas, Oxford University Press, Oxford, 1986, pp98- 102.

حكومتهم بفتح طُرق جديدة للتجارة من المناطق الداخليّة في هضبة الديكان إلى الموانئ على الساحل، ممّا وفّر ازدهاراً كبيراً للمراكز الحضاريّة في كامل الديكان وخصوصاً منطقة أندرا[١].

جـ- المنطقة الشماليّة الغربيّة (الهندو- بارثيين والساكاس):

بعد انفصال ولاية بارثيا عن الدولة السلوقيّة أخذت بالتوسّع شرقاً نحو الهند حتّى ضمّت البنجاب وما بعدها[٢]. الباريثيّون، الذين أطلق عليهم الهنود اسم باهلافاس (Pahlavas)[٣]، واجهوا هجوماً من جماعة من آسية الوسطى عُرفت باسم الساكاس أو السكيثيين والتي نزحت هي الأخرى بضغط من قبائل ييه تشي(Yueh-chi)[٤].

تمكّن البارثيّون ، في حوالي العام ١٠ق.م، من ترويض الساكاس، وفرضوا سيطرتهم على المدن الرئيسيّة في وادي نهر الهند، وتوسّعوا شمالاً في الهندوكوش. واتّخذ أسياد الحرب الهندو بارثيين من مدينة مينانجارا(Minnagar) على نهر الهند عاصمة لهم[٥]. ودخل هؤلاء الملوك الهندو بارثيين في نزاعات مُستمرّة مع بعضهم البعض ومع جيرانهم، وهو ما عبّر عنه دليل البحر الإريثيري حين أورد أنّ شمال غربيّ الهند يخضع للأمراء البارثيين، الذين يطرد بعضهم بعضاً من العرش بشكل مُستمرّ[٦]. هذه السيطرة البارثيّة على منطقة الإندوس أجبرت الساكاس على تقليص سلطتهم على منطقة جوجارات(Gujarat) شمال غربيّ الهند مُتّخذين من مدينة وجين(Ujjain)[٧] عاصمة لهم[٨].

وقد استمرّت سيطرة الساكاس على جوجارات حتّى القرن الرابع الميلاديّ، واشتهر من ملوك الساكاس الملك رودرادامان الأوّل (Rudradaman I) (١٣٠- ١٥٠م)[٩]. وحمل هؤلاء الملوك لقب "كشاتراب (Kshatrapas)"، وهو تعبير قديم اشتُقّ من التعبير الفارسيّ القديم "ساتراب".

---

1 Yazdani. G; The Early History of the Deccan, Vol. 1, Hyderabad: Oxford University Press & Government of Andhra Pradesh, 1960, pp138- 140.

2 Boyce. M; 'The Parthians: Defenders of the Land and Faith',In Godrej. P and Mistree. F. P (eds), A Zoroastrian Tapestry: Art, Religion and Culture, Ahmedabad: Mapin, 2002, pp99- 115, p110.

٣ باهلافس: مُصطلح ذو أصل فارسيّ، والمُرادف اليوناني من" فيريثروجنا(Verethrugna)" ويعني المنتصرون. واستخدم هذا المُصطلح على بعض العملات البارثيّة ليدلّ على معنى" الفاتح". انظر:
C. H. I; Vol. I, p578.

4 Avari. B; op, cit, p131.

5 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p42.

6 P. M. E; XXXVIII.

٧ وجين: وردت في دليل البحر الإريثريّ باسم أوزين(Ozene).(P.M.E; XLVIII). وهي إحدى المُدن المُقدّسة في الهند، تقع في شمالي غربيّ الهند على الضفّة الشرقيّة لنهر سيبرا(Sipra) أحّد الروافد الرئيسيّة لنهر الغانج(Ganges). في ولاية مادهيا براديش(Madhya Pradesh). وكانت أحّد أهم المراكز التجاريّة في مملكة الساكاس الغربيين. انظر: Higham, C. F; op, cit, p360.

8 Avari. B; op, cit, p131.

9 Ravchaudhuri. H;op, cit, p267.

وكان لقب كشاتراب لقباً ملكيا ولكنّه دلّ في الوقت نفسه على موقع الساكاس كأمراء حرب فرضوا سلطتهم على السُكّان الهنود المحليين[١].

وحفظت المصادر الكلاسيكيّة معلومات عن سفارتين من مملكة الساكاس السكيثية إلى الإمبراطور أوغسطس[٢]. هاتان السفارتان كانتا قبل أنْ يفقد الساكاس نفوذهم شمال الهند لصالح الملوك الهندو بارثيين. السفارة الأولى، في حوالي العام ٢٦ق.م، وُسجّلها الإمبراطور أوغسطس ضمن الإنجازات العظيمة في عهده مُتفاخراً أنّه أول قائد رومانيّ يستقبل سفارة من الهند، فقال: " أُرسلت إليّ سفارات من ملوك الهند، هؤلاء السفراء لمْ يسبق أنْ شُوهدوا برفقة أيّ قائدٍ رومانيّ آخر"[٣]. كما أورد المؤرّخ الرومانيّ سويتونيوس، أنّ سمعة أوغسطس قد وصلت إلى حدّ دفع الهنود والسكيثيين لإرسال سفرائهم إليه مُلتمسين صداقة الشعب الرومانيّ[٤]. أمّا المؤرّخ بالوس أوروسيوس، من القرن الخامس الميلادي، فذهب إلى أبعد من ذلك، إذْ ذكر أنّ السفراء من الهند السكيثية قد قَدِموا إلى أوغسطس، وهو في إسبانية، وقطعوا مسافات كبيرة. وكانت أمنيتهم الوحيدة مُقابلة أوغسطس، ومدحه بأمجاد توازي أمجاد الإسكندر الأكبر[٥].

أمّا السفارة الثانية فكانت بعدها بحوالي خمس سنوات، أي في حوالي العام ٢١ق.م[٦]، ويذكر استرابون كيف أنّ شهوداً مُتحمّسين شاهدوا سفراء الساكاس وهم في أنطاكية في طريقهم لمقابلة أوغسطس قيصر. فأورد الجغرافيّ اليونانيّ استرابون: " يقول نيكولاوس أنّه في أنطاكية، بالقرب من دافنة، صادف سفراء من الهند أُرسلوا لمقابلة أوغسطس قيصر، والرسالة التي حملوها، والتي كُتبت باليونانيّة، تُشير إلى أنّهم كانوا ثلاثة سفراء، ولكن بقي واحد والبقية ماتوا، ربّما بسبب الرحلة الطويلة"[٧].

نزول المبعوثين الهنود في مدينة أنطاكية، وما أورده استرابون عن الرحلة الطويلة، ربّما يدلّ على أنّ هؤلاء السفراء قد سلكوا الطريق البرّي من شمالي الهند نحو سورية الرومانية، الذي كان يجري عبر جنوبي بلاد فارس حيث كانت السيطرة البارثيّة ضعيفة[٨]. وبعد نزولهم في أنطاكية أرسل

---

1 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p160.

2 Warmington. E. H; The Commerce between the Roman Empire and India, Curson Press, London, 1928, pp35, 36.

3 Augustus; The Deeds of the Divine Augustus, XXXI.

4 Suetonius; Augustus, XXI.

5 Paulus Orosius; VI , 21, 19.

6 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p158.

وعلى الأغلب أنّ الذي أرسل هاتين السفارتين هو ملك الساكاس " أزيز الثاني(Azes II)"، على اعتبار أنّه كان آخر ملوك الساكاس الذين حكموا في الهند السكيثيّة، ولِما عُرف عن هذا الملك من تأثّره بالثقافة اليونانيّة الذي انعكس في العملات التي سكّها والتي حمل بعضها صورة الإلهة أثينة. انظر:

Harmatta. J; op, cit, pp188- 190.

7 Strabo; the Geography, XV, 1, 73.

8 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p113.

حاكم سورية الروماني هؤلاء السفراء إلى الإمبراطور أوغسطس الذي كان حينها ينزل في جزيرة ساموس (Samos)[١] اليونانيّة. وهناك سلّموا رسالتهم إلى الإمبراطور الرومانيّ، وتوصّلوا إلى اتّفاق يتضمّن مُعاهدة صداقة بين روما و الساكاس.

ويُورد المؤرّخ ديو كاسيوس بهذا الخصوص:" عاد أوغسطس إلى ساموس حيث عالج العديد من المسائل. وجاءت إليه العديد من السفارات، والشعب الهنديّ أقام الآن معاهدة صداقة مع قيصر"[٢]. وبالرغم من أنّ ديو كاسيوس لمْ يذكر فحوى هذه المعاهدة، إلّا أنّ استرابون يُلمّح إلى أنّها كانت تعاون عسكريّ مُستقبليّ بين الساكاس وروما. فأورد الجغرافيّ اليونانيّ:" بالرغم من أنّ بوروس[٣] كان حاكماً على (٦٠٠ ملك)، إلّا أنّه كان مُتلهّفاً لصداقة أوغسطس قيصر، وكان مُستعدّاً للسماح له بالمرور عبر بلده إلى أيّ مكانٍ يشاء"[٤].

ويبدو واضحاً من إدراج أوغسطس للسفارة الهنديّة ضمن المآثر العظيمة من عهده، وما أوردته المصادر الكلاسيكيّة الغربيّة عنها، أنّ أوغسطس والمصادر الرومانية قدّمت هذه السفارات كدليل على مدى التأثير الرومانيّ في الهند. ففي الوقت الذي سار فيه الإسكندر إلى وادي نهر الهند ليكسب اعتراف الملوك الهنود، فإنّ أوغسطس حصل على اعترافهم وهو داخل إمبراطوريته.

د- جنوب الهند(الممالك التاميليّة):

سيطرت ، منذ بداية القرن الثالث قبل الميلاد، على الجنوب الهنديّ ثلاث ممالك مُتنافسة على الأرض ومصادر الثروة[٥]، هذه الممالك هي:

أ- د- مملكة التشيرا(Cheras) أو كيرالا(Kerala): بعاصمتها مدينة" فانجي (Vanji)" (مدينة تيرو كارور(Tiru-karur)الحاليّة على نهر بيريار (Periyar). وسيطرت على قسم كبير من الساحل الجنوبيّ الغربيّ من الهند والذي يُعرف باسم ساحل مالابار(Malabar)[٦].

---

١ جزيرة ساموس: جزيرة في بحر أيجة، يفصلها عن ساحل أسية الصغرى مضيق صغير. ضمّها الرومان في العام ٨٤ ق.م وجُعلت جزءاً من ولاية اسية. أقام فيها الإمبراطور أوغسطس في شهور الشتاء من عاميّ ٢١و ٢٠ ق.م. انظر:

Bunson. M: op, cit, p486.

2 Dio Cassius; Roman History, LIV, 9.

٣ أطلق ملك الساكاس، على نفسه، في رسالته إلى أوغسطس إسم بوروس، ربّما تشبّهاً بالملك بوروس ملك مملكة باورافا الهنديّة الذي هزمه الإسكندر في معركة الهيداسبيس في العام ٣٢٦ق.م، وثبّته بعدها على مملكته بعد أنْ اضاف إلى أملاكه أراضٍ أخرى. وهذا ربّما يُعتبر دليلاً آخراً على أنّ هدف الساكاس كان عقد تحالف حربيّ شبيه التحالف الذي عقده الإسكندر مع بوروس. انظر:

Arrian; The Anabasis. V. 29. 2.; Diodorus Siculus; Library of History. XVII. 89.

4 Strabo; the Geography, XV, 1, 73.

5 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p172.

6 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p48.

ب- د- مملكة الباندیان(Pandyas): وسيطرت على منطقة مادوري(Madurai) أسفل شبه الجزيرة الهنديّة حتّى رأس كومورين(Comorin). واتّخذ ملوك الباندیان من مدينة كولكي (Kolkai) على نهر تامرابارني Tambraparni عاصمة لهم.

جـ- د-مملكة التشولا(Cholas): وسيطرت على الجزء الأكبر من الساحل الجنوبيّ الشرقيّ من الهند والذي يُعرف باسم ساحل كورمانديل(Coromandel). وجعل ملوك التشولا عاصمتهم في مدينة تريشينوبولي(Trichinopoly)(مدينة أورايور (Uraiyur) الحاليّة)[١].

وبالرغم من ضبابيّة المعلومات فيما يتعلّق بالأحوال السياسيّة لهذه الممالك الثلاث، باستثناء أنّها كانت في نزاع دائم وتنافس للسيطرة على الموارد والثروة جنوبيّ شبه القارة الهنديّة، إلّا أنّ المؤكّد أنّ تلك الممالك شهدت ازدهارا تجاريّاً كبيراً، إذْ أنّها كانت المُصدِّر الرئيسيّ للفلفل والأحجار الكريمة[٢].

وكما سَعت ممالك الهند الشماليّة والشماليّة الغربيّة لإقامة علاقات سياسية وصداقة مع الرومان، كذلك سعت ممالك التاميل لإقامة علاقات مُشابهة، مع فارق أنّ الحافز الرئيسيّ لهذه الممالك الجنوبيّة كان تنشيط التجارة مع الرومان وليس التحالف العسكريّ، كما كانت الحالة مع مملكة الساكاس[٣]. إذْ وبعد أنْ لاحظ ملوك الباندیان حجم التبادلات التجاريّة بين الرومان ومُنافسيهم في مملكة التشيرا الواقعة إلى الشمال منهم، فإنّهم بادروا بإرسال سفارة إلى الإمبراطور أوغسطس لتدعيم العلاقات بينهم، ولعرض منتوجات مملكتهم من اللآلئ الثمينة[٤]. و حَمْل المبعوثون من الباندیان للآلئ يُعتبر خطوة ذكيّة قد يكون الهدف منها تقديم عيّنة من منتوجات بلادهم للبلاط الرومانيّ. ويُورد المؤرّخ فلوروس أنّ رحلة سفراء الباندیان الذين نشدوا صداقة قصير قد استغرقت أربع سنوات[٥]. وهو ما يدلّ أنّ رحلتهم، هم أيضاً، كانت رحلة برّية عبر الهند وبلاد فارس.

وربّما أرسلت مملكة التشولا، التي اتّخذت من النمر شعار لها[٦]، سفارة إلى أوغسطس هي الأخرى. وقد تكون النمور الحيّة التي ذكر سويتونيوس أنّ أوغسطس عرضها في مدينة أثينا عام ١١ق.م أحّد الهدايا التي جلبتها سفارة مملكة التشولا[٧].

---

1 C. H. I; Vol. I, p595.
2 Young. G. K; op, cit, p26.
3 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p116.
4 Warmington. E. H; op, cit, p36.
5 Florus; The Epitome of Roman History, II, 34.
6 Perumpanarruppatai; 349 351.
7 Suetonius; Augustus, XLIII.

٢– الصين[١]:

سمعت السلطات الرومانيّة إشاعات كثيرة عن أرض هامّة في الشرق الأقصى دُعيت باسم سيناي(Sinae) أو ثينا(Thina)، وقعت وراء سهول التاريم(Tarim)[٢].

هذه الأرض البعيدة كانت الإمبراطورية الصينيّة المحكومة من سلالة الهان، القوّة السياسيّة والاقتصاديّة الكبيرة التي نافست روما في مساحتها وعدد سكّانها، وقامت بدور المُصدّر الأوّل للحرير إلى أنحاء العالم المعروف آنذاك[٣].

وفي الفترة التي قام بها الرومان باتّصالاتهم مع الصين، كانت سلالة الهان(Han) القويّة تحكم هذه الإمبراطورية، وسلالة الهان تأسّست في العام ٢٠٦ق.م، واستمرّت حتّى العام ٢٢٠م[٤].

وبلغت الصين في عصر الهان مرحلة مُتقدّمة من الازدهار السياسيّ والتطوّر التجاريّ والاداريّ والعمرانيّ. وخلال هذا العصر دخلت الديانة البوذيّة إلى الصين، في عهد الإمبراطور مينغ تي(Ming– Ti)(٥٨– ٧٥م)[٥].

أوّل إمبراطور في سلالة الهان هو جاوزيو(GAOZU)(٢٤٧– ١٩٥ق.م)، الذي اتّخذ من مدينة تشانجان(Changan)[٦] عاصمة له.

واشتهر من سلالة الهان الإمبراطور وو دي(WU DI)(١٤١– ٨٧ ق.م) الذي تمكّن من توسيع حدود إمبراطوريته نحو الفيتنام(Vietnam) الحاليّة، وشبه الجزيرة الكورية، وسهل التاريم مما هيّأ للصين سيطرة أكبر على طريق الحرير[٧].

مرّت سلالة الهان في بداية القرن الأوّل الميلاديّ بفترة من الاضطراب والنزاعات أدّت إلى فترة

---

١ تسمية الصين تعود للقرن الثالث قبل الميلاد، أمّا قبل تلك الفترة فكان يُطلق عليها اسم" تاين هوا(Tien Hua)" وتعني" تحت السموات": انظر: باقر(طه): مُقدّمة في تاريخ الحضارات القديمة، ص٣٨٨.
وجاء اسم الصين من سلالة حكمت الصين خلال الفترة بين عامي ٢٢١- ٢٠٦ق.م، وحملت اسم" تشين(Ch'in)". انظر:

Casson. L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, op, cit, p238.

٢ أطلق دليل البحر الإريثري على الصين اسم "ثينا(Thina)". أمّا الجغرافيّ كلاوديوس بطليموس فأطلق عليها اسم" سيناي(Sinae)" وهذه الأسماء مُشتقّة من الأسماء السنسكريتيّة لهذه الإمبراطوريّة الواقعة في أقصى الشرق. انظر:

P. M. E; LXIV. ; Ptolemy, Geography, XVI, 6 .

3 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p131.

٤ توينبي(أرنولد): تاريخ البشريّة، ترجمة: نقولا زياده، دار الأهليّة للنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٨٨م، ص٣٤٩.

5 Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p275.

٦ مدينة تشانجان: العاصمة الأولى لسلالة الهان المعروفين بالهان بالعاصمة الغربيّين. اختارها الإمبراطور جاوزيو لتكون عاصمة لامبراطوريته في العام ٢٠٢ق.م. عمل في بنائها حوالي ٢٠ ألف شخص من المحكومين بموجب القانون الصينيّ. كانت تُغطّي مساحة تُقارب لـ ٣٤كم٢، بطول أسوار بلغ ٢٥كم. وضمّت حوالي ربع مليون شخص. بقيت عاصمة حتى العام٢٣م. انظر:

Higham. C. F; op, cit, p65.

٧ باقر(طه): مُقدّمة في تاريخ الحضارات القديمة، ص٣٩١.

من الفراغ في العرش انتهت في العام ٢٣م بنقل العاصمة من تشانجان إلى مدينة لُويانج(Luo yang)[١] ، فعُرفت السلالة الجديدة من الهان باسم " سلالة الهان الشرقيّة" تمييزاً لها عن سلالة الهان الأولى التي عُرفت باسم الغربيّة. واستمرّ حكم سلالة الهان الشرقيّة حتّى العام ٢٢٠م، وحكم منها ١٢ إمبراطور[٢].

و انقسمت الصين، بعد انهيار حكم الهان، إلى ثلاث ممالك، حكم كلّ منها قائد عسكريّ وهي: وِي(Wei)، وُو(Wu)، شُو هان(Shu Han)[٣].

ثانياً: الرحلة التجاريّة البحريّة الرومانيّة نحو الشرق:

كانت الرحلة البحريّة للتجار الرومان من مصر إلى الهند تُعدّ مشروعاً ضخماً، إذْ كانت تعني البقاء في البحر لعدّة أسابيع في ظروف إبحار خطرة، وخطورتها تفوق خطورة تلك الرحلات التي كانت تتمّ عبر البحر المتوسّط الذي كان أكثر هدوء وأماناً[٤].

وتوجّب على السفن الرومانيّة المُبحرة إلى الشرق الالتزام بجدول مواعيد موسميّ صارم لاستغلال الأحوال الجويّة المُلائمة في البحر الأحمر والمُحيط الهنديّ[٥]. وتبدأ الرحلة التجاريّة الرومانيّة إلى الشرق من أحّد موانئ مصر الرومانيّة (ميوس هرموس أو برنيكي)، فكانت تتجه السفن الرومانيّة تاركةً هذه الموانئ في شهر تمّوز لتستغلّ الرياح الموسميّة الشماليّة التي تهبّ بثبات واستمرار في البحر الأحمر خلال الشهور الصيفيّة[٦].

المرحلة الأولى في الرحلة البحرّية كانت تتكوّن من ٧٠٠ ميل تفصل بين ميناء برنيكي والميناء العربيّ أوكليس، واستغرقت حوالي ٣ أسابيع من الإبحار المتواصل[٧]. في أوكليس كانت السفن الرومانيّة تتزوّد بالمياه، وتنتظر بداية الرياح الموسميّة الجنوبيّة الغربيّة التي تهب عبر المُحيط الهنديّ[٨].

---

[١] مدينة لويانج: عاصمة الهان الشرقيين. تقع في سهول الصين الوسطى عند التقاء نهريّ جيان(Jian) ولُوو(Luo) جنوبيّ نهر هوانج(Huang) أو النهر الأصفر. غطّت مساحة تُقارب لـ ٩٠٠هكتار بعدد سكّان قارب من نصف مليون شخص. وتُعتبر من أكثر مدن العالم القديم ازدهارا، إذْ احتوت على عدد كبير من الأسواق فضلاً عن أنّ طريق الحرير كان ينطلق منها. دُمّرت لويانج بفعل الحروب الداخلية في الصين في العام١٨٩م. انظر: Avari. B; op, cit, p135.

كذلك: Higham, C. F; op, cit, p207.

[2] Higham. C. F; op, cit, p122.

[٣] توينبي(أرنولد): تاريخ البشريّة، ص٣٥١.

[4] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p40.

[5] Ladds. B; op, cit, p11.

[6] Young. G. K; op, cit, p25.

[7] Pliny; N. H, VI, 26, 104.

[٨] حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٧٦.

وكان لدى السُفن الرومانيّة الواصلة لخليج عدن خياران من الإبحار للوصول إلى الهند، الأولّ وكان باتّباع الساحل اليمنيّ حتّى ميناء قنا ومنه إلى رأس سياجروس[١]، والثاني وكان الابحار على طول الساحل الأفريقيّ وصولاً إلى رأس جوردوفاوي. ومن المُحتمل أنّ تلك السفن كانت تمرّ على جزيرة سقطرى، فتُتاجر معها كما تاجر أقرانها النازلون في ميناء قنا مع التجّار العرب. ومن أحّد هذه المواقع، كانت السفن الرومانيّة تُتابع رحلتها الطويلة، في المحيط المفتوح مُطمئنّةً إلى أنّ الرياح الموسميّة القويّة ستأخذها مُباشرة إلى الساحل الهنديّ. هذه الرياح الموسميّة كانت تدفع السفن بسرعة ٤٠ ميل في الساعة، ترتفع أحياناً لتصل إلى ٦٠ ميل في الساعة[٢].

خلال القرن الأوّل قبل الميلاد كانت تميل السفن اليونانيّة إلى السير بمحاذاة السواحل الفارسيّة الجنوبيّة للوصول إلى الهند، وهو ما يُعبّر عنه دليل البحر الإريثيري عندما يورد: " اعتاد الرجال سابقاً على الإبحار في سفن صغيرة مُتتبّعين أقواس(مُنحنيات) الخلجان"[٣].

ولكن عندما أدرك هؤلاء البحّارة الشكل الحقيقي للساحل الهنديّ، فإنّهم شرعوا في العبور مُباشرة عبر المحيط الهنديّ مُختصرين بذلك المسافة والوقت[٤].

لم يقبل الجغرافيّون اليونان، مثل إيراتوستثنس واسترابون، بالواقع الذي يقول أنّ الهند شبه جزيرة مُثلثيّة. وإنّما صوّروا هذه الأرض على أنّها عبارة عن ساحل أفقيّ يتوجّه شرقاً إلى حافّة العالم[٥]. ولكنّ وبعد أنْ أدرك البحّارة اليونان، وعلى رأسهم هيبالوس، أنّ الساحل الهنديّ يتّجه شمال جنوب فإنّهم أخذوا يسلكون طُرقاً مُباشرة من اليمن من دون خوف أنْ يتيهوا عن الهند ضمن المُحيط الواسع[٦].

أمّا في داخل المُحيط الهنديّ فكان لدى السفن التجاريّة الرومانيّة خياران لدخول أسواق الهند. الأوّل كان ساحل الهند الشمالي الغربيّ(سكيثيا)، إلى مينائي باريجازا وبارباريكوم (Barbaricum)[٧]. وهذا الخيار من الرحلة البحريّة تؤيّده النقوش التدمريّة التي أشارت إلى سفن سافرت إلى سكيثيا، وهو الاسم الذي أطلقه الرومان على شمال غربيّ الهند[٨].

---

[1] Casson. L; The Sea Route To India, Classical Quarterly , No 34 , New York, 1984, 473- 479, p475.

[2] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p150.

[3] P. M. E; LVII.

[4] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p41.

[5] Tchernia. A; Winds and coins: from the supposed discovery of the monsoon to the denarii of Tiberius, Manohar Publishers & Distributors, New Delhi, 1997, pp250- 276, p257.

[٦] حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٧٢.

[7] Warmington. E. H; op, cit, p9.

[8] Young. G. K; op, cit, p25.

وكانت السفن الرومانيّة قويّة بما فيه الكفاية للإبحار من سواحل اليمن إلى شماليّ الهند قاطعة خلال أربعين يوماً مسافة تُقارب لـ(١٦٠٠كم)[1]. أمّا الخيار الثاني وهو الذي تبنّاه القسم الأكبر من التجّار الرومان، فكان الاتّجاه مُباشرة من قنا إلى جنوبيّ الهند مُباشرةً، حيث كانت تقوم الموانئ التاميليّة في نيل كيندا(Nelcynda) وموزوريس(Muziris)[2].

ويُورِد بليني أنّ الرحلة البحريّة الجنوبيّة إلى الأراضي التاميليّة كانت تُعتبر أكثر فائدة من الإبحار إلى شمال الهند(سكيثيا)، ويُوضّح، فيقول: " الطريق الأفضل للإبحار إلى الهند هو أنْ تنطلق السفينة من أوكليس. ومع رياح هيبالوس(الرياح الموسميّة الجنوبيّة الشرقيّة)، فإنّ الطريق من هناك إلى موزيريس تستغرق حوالي ٤٠ يوماً، وموزيريس هي أوّل محطّة تصلها السفن التجاريّة في الهند" [3].

وكانت تُحاول السفن الرومانيّة أنْ تبقى مُجتمعة طوال الرحلة البحريّة إلى الهند، وأنْ تُبحر على مسافات مُتقاربة من بعضها البعض مكوّنة ما يُشبه الأساطيل الصغيرة. وبذلك فقد كانت تلك السفن التجاريّة قادرة على تقديم الدعم لبعضها البعض في حال تعرّضت لهجمات القراصنة[4].

ووقّت القادة البحريّون الرومان رحلاتهم لكي يصلوا إلى الهند في بداية شهر أيلول، أيّ عندما تبدأ الرياح الساحليّة بالانحسار، وتكون طُرق التجارة الساحليّة مفتوحة[5]. وكانت بعض السفن الرومانيّة تعبر مضيق البالك، الذي يفصل بين الهند وجزيرة سيرلانكا، وتتّجه إلى الساحل الجنوبيّ الشرقيّ للهند نحو ميناء أركاميدو بودوك أو أركاميدو (Arikamedu) التابع لمملكة التشولا[6].

والمسافرون الرومان، الذين نزلوا في الموانئ الهنديّة، كانوا يبعدون حوالي ٥ آلاف كيلو متر عن طرف إمبراطورتيهم، وقطعت السفن الرومانيّة من الساحل اليمنيّ حتّى جنوبيّ الهند مسافة حوالي ٢٧٠٠كم استغرق إبحارها حوالي ٧٠ يوماً وليس ٤٠ يوم كما اقترح بليني[7]. ويُعلّق دليل البحر الإريثيري على الرحلة التجارية من مصر إلى الهند فيقول:" هؤلاء الذين يُبحرون بالرياح الهنديّة، يُغادرون في شهر تموز. ومع أنّ هذه الرحلة تجري بشدّة إلّا أنّها مُناسبة جدّاً وأقصر "[8].

وفي القرن الثاني الميلادي تابع البعض من التجّار الرومان الإبحار نحو جنوبي شرق أسية في شبه الجزيرة الملاويّة، مع مُلاحظة ما ذكرته الحوليّات الصينيّة المعروفة، باسم هو هان شو،

---

[1] Ladds. B; op, cit, p11.
[2] P. M. E; LIII.
[3] Pliny; N. H, VI, 26, 104.; Tchernia. A; op, cit, p251.
[4] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p42.
[5] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p151.
[6] Higham. C. F; op, cit, p25.
[7] Ladds. B; op, cit, p11.
[8] P. M. E; XXXIX.

عن جماعة من التجار الرومان وصلت إلى العاصمة الصينيّة لويانج[1]. إلّا أنّ متابعة الرحلة الرومانيّة نحو الصين بقيت بنسبة قليلة إلى حدّ ما، في حين حصل التجّار الرومان، القاصدين الهند بحراً، على أغلب مُنتجات الصين من الحرير، والفراء، وصدف السلحفاة، عبر الوسطاء الهنود الذين كانوا يجلبون هذه السلع نحو موانئ الهند، ومنها إلى أيدي التجّار الرومان[2].

وبذلك فإنّ الرحلة البحرّية الرومانيّة إلى الهند ومن ورائها الشرق الأقصى كانت تتمّ على الشكل التالي[3]:

– موانئ مصر الرومانيّة– أوكليس– الساحل الصوماليّ– رأس جوردافوي– الهند(إمّا إلى الشمال الغربيّ سكيثيا أو الجنوب التاميلي).

– موانئ مصر الرومانيّة(ميوس هرموس أو برنيكي)– أوكليس– قنا– رأس سياجروس– الهند(إمّا إلى الشمال الغربيّ سكيثيا أو الجنوب التاميلي).

– قسم من التجار الرومان تابع من الجنوب الهنديّ نحو الساحل الشرقيّ في أركاميدو، ومنه نحو جنوبي شرق أسية والساحل الصيني.

ثالثاً: المناطق والمحطّات التي تعامل معها التجّار الرومان في شبه القارّة الهنديّة:

نظراً للتقسيم السياسيّ الذي عانت منه الهند في القرون الميلاديّة الثلاثة الأولى، فإنّ التاجر الرومانيّ كان عليه التعامل مع قوى وموانئ مُختلفة. وبطبيعة الحال فإنّ هذا التقسيم السياسيّ كان له انعكاس على التجارة الرومانية مع الهند.

١– مملكة الهند– السكيثية(Indo–Scythian):

أولى المناطق التي تعامل معها التاجر الرومانيّ في الهند كانت أراضيّ مملكة سكيثيا الهنديّة، التي سيطرت على الأراضيّ شمال غربيّ الهند[4]، والتي كان لها صلات مع أراضيّ أسية الوسطى، مما هيأ لها الوصول إلى السلع الأسيويّة كالفراء والحرير الصينيّ[5]. كما تضمّنت هذه الأراضيّ محطّات هامّة، كان بإمكان التاجر الرومانيّ النزول فيها بسهولة، وإجراء التبادلات مع التجّار والوكلاء الهنود[6].

ويصف دليل البحر الإريثيري الساحل المُنبسط لمملكة سكيثيا شمال غربيّ الهند فيقول: " الساحل الشماليّ لسكيثيا مُسطّح كثيراً، ويجري عبره نهر الهند، النهر الأضخم على طول المُحيط

---

1 Hou Hanshu; LXXXII, 12.

2 Warmington. E. H; op, cit, p9.

3 Casson. L; Ancient naval technology and the route to India, in Begley, V. and De Puma. R. (eds), Rome and India: The Ancient Sea Trade.: University of Wisconsin Press, Madison, 1991, pp 8, 9. ; Warmington. E. H; op, cit, pp50, 51.

4 Avari. B; op, cit, p130, 131.

5 Warmington. E. H; op, cit, p9.

6 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p43.

الهنديّ. مخارج(مصبّات) نهر الهند السبعة تقذف كمّيات كبيرة من المياه العذبة في الُمحيط الهنديّ، لذلك فإنّ التجّار الرومان القادمين من عرض المُحيط الهنديّ كان بإمكانهم تمييز إشارات مياه نهر الهند من مسافات كبيرة، فيدركون أنّهم قد أصبحوا على مقربة من دلتا نهر الهند الكبير"[١]. هذه المنطقة من دلتا نهر الهند كانت تخضع لأمراء الحرب الهندو– بارثيين[٢] الذين حكموا المُدن الرئيسيّة في منطقة وادي نهر الهند الكبير[٣].

و المحطّة الشماليّة الأولى التي كان ينزل بها التاجر الرومانيّ عُقب وصوله إلى الهند كانت ميناء بارباريكوم(Barbaricum) ، الذي يقع عند فم نهر الهند على المُحيط الهنديّ، وكان يتبع لعاصمة داخليّة دُعيت مينانجارا الإندوس(Minnagara)[٤].

أ– مدينة مينانجارا الإندوس:

وهي واحدة من عدّة مُدن هنديّة حملت هذا الاسم في الفترة التي سيطر فيها السكيثيين على الشمال والشمالي الغربيّ من الهند، إذْ أطلق الهنود على السكيثيين اسم" مين(Min)"، فعرفت مُدنهم باسم مينانجارا أي" مدينة مين"[٥].

وتقع مينانجارا هذه في موقع ما بالقرب من دلتا نهر الهند في الشمال الغربيّ من الهند، وعلى الأرجح أنّ موقع هذه المدينة يتطابق مع موقع مدينة باتالا(حيدر أباد السند اليوم) التي كانت أهمّ مدينة في دلتا نهر الهند في الفترة التي قام بها الإسكندر المقدونيّ بحملته الهنديّة[٦]. أمّا الباحث تشوف، فيذهب لتحديد موقع هذه المدينة في باهماناباد (Bahmanabad) الحديثة على بُعد حواليّ ستّة أميال إلى الغرب من مانسورياه (Mansuriyah) الحديثة[٧]. وتُعرف هذه المدينة في الأبحاث الحديثة باسم مينانجارا الإندوس تمييزاً لها عن عاصمة الساكاس الغربيين والتي كانت تُعرف باسم مينانجارا في غوجارات(Gujurat)[٨].

---

[1] P. M. E; XXXVIII.

[٢] اشتهر من هؤلاء الحكّام الهندو بارثيين ملك يُدعى جوندوفاريس(Gondophares-)(٢٠- ٤٥م)، وهو الملك الذي أوردت أعمال القدّيس توما(Acts of Thomas) أنّ الأخير زاره في قصره، و أوكل له مُهمّة بناء قصر ملكيّ في إحدى المُدن التي حملت اسم أندرابوليس(Andrapolis). انظر:

Acts of Thomas; III, XVII. ; Parker. G; The Making of Roman India, Cambridge University Press, 2008, pp297- 301.

[3] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p151.

[4] Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p165.

[5] Isidore; Parthian Stations, XVIII.

[6] Diodorus Siculus; Library of History, XVII. 104.; Debra. S, Pamela.D; op, cit, p60.

[7] Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, pp165, 166.

[8] P. M. E; XXXIX.

وبالرغم من أنّ السفن الرومانيّة كانت ترسو في بارباريكوم، إلّا أنّ التبادلات التجاريّة كانت تتمّ في العاصمة مينانجارا[١]، التي كان تُنقل إليها البضائع شمالاً في قوارب نهريّة عبر نهر الهند[٢]. ويبدو أنّ إجبار التجّار الرومان على نقل بضائعهم كان ضمن إطار تعليمات وأوامر ملكيّة توصي بنقل كامل السلع الواردة إلى المملكة، ومن ثمّ إلى العاصمة، ربّما بهدف تسهيل فرض الضرائب على السلع، والسيطرة على التجارة الدوليّة القادمة إلى المملكة[٣]. هذه السياسة الهنديّة تجاه التجّار الأجانب القادمين إلى الهند يُلخّصها مصدر هنديّ قديم، يُدعى "الأرثاساسترا(Arthasastra)"[٤]. إذْ يحتوي هذا الدليل الهنديّ على مقاطع تُشير إلى أنّ الملك الهنديّ قد عيّن موظّفاً يُدعى أنتابالا(Antapala)، أيّ مسؤول الحدود. وكانت مُهمّته فحص نوعيّة السلع القادمة إلى ميناء بارباريكوم، وتحصيل الضرائب عليها قبل توجّهها إلى العاصمة، بالإضافة إلى وضع ختمه على السلع والبضائع الداخلة للميناء[٥].

ويُفيد الأرثاساسترا أنّ قيمة الضريبة على السلع الواردة إلى الهند عبر الطُرق البحريّة كانت بمقدار ٥ % من قيمة السلع النازلة في الميناء. وترتفع الضريبة إلى مقدار ١٠ % من قيمة المُنتجات التاليّة: الملابس القطنيّة والصوفيّة، و المعادن، و مكوّنات الأصباغ، و خشب الصندل، و النبيذ، و العاج، و الجلود. أمّا الملابس الفاخرة والأحجار الكريمة فقد خضعت لضريبة أعلى تجاوزت مقدار ١٠ % [٦]. أمّا التجّار المُخالفون لهذه التعليمات الحكوميّة الهنديّة، فإنّهم كانوا يُغرّمون بضريبة أعلى تُعادل ثمان أضعاف الضريبة الأولى[٧]. وهو ما قد يعني أنّ التاجر الرومانيّ كان سيفقد كامل بضاعته في حال مُخالفته للتعليمات الحكوميّة الهنديّة.

ب- الصادرات الرومانيّة إلى مدينة مينانجارا(Minnagara) الإندوس:

كانت الهند السكيثية منطقة تجارة حيويّة ليس بالنسبة للرومان فحسب، بل بالنسبة للتجار العرب والفرس كذلك، إذْ منحها موقعها شمال غربيّ الهند القدرة علة الوصول إلى أسواق

---

1 Seland. E; Ports and Political Power in the Periplus: Complex Societies and Maritime Trade on the Indian Ocean in the First Century AD ,Archaeopress, 2010, p49.

2 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p152.

3 Seland. E; op, cit, p50.

٤ الأرثاساسترا: عمل يشرح للحاكم الهنديّ طريقة إدارة مملكته، يُمكن أن يُسمّى" بحث في إدارة الحكم". يُنسب إلى "كاوتيلّا(Kautilya)" مُستشار ملك موريا تشاندراجوبتا. يُوثّق هذا العمل الفلسفة السياسيّة في الهند في القرن الرابع قبل الميلاد والذي بقي تأثيره لعدّة قرون ليس فقط في الهند، بل في مناطق جنوبي شرقيّ أسية. يقترب كاوتيلّا في عمله هذا من أفكار الفيلسوف الإيطاليّ ميكافيليّ(machiavelly) حول "الغاية تُبرّر الوسيلة" أكثر من اقترابها من الأفكار البوذيّة التي اعتنقها تشاندراجوبتا الموريانيّ. انظر:

Higham, C. F; op, cit, p26.

5 Arthasastra; II, 16.

6 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p152.

7 Arthasastra; II, 21.

الحرير ذي الطلب العالي في العالم القديم[1]. ومنح هذا الجَمع من التواجد التجاريّ، في مناطق مملكة الهند سكيثية، التاجر الروماني إمكانية القيام بالمبادلات التجاريّة مع التجّار الهنود بالإضافة إلى شريحة واسعة من التجّار الأجانب الآخرين، ومنحه إمكانيّة جيّدة لتصريف المنتوجات التي حملها من أسواق، وورش الإمبراطوريّة الرومانيّة[2].

وشملت السلع التي طرحها التاجر الرومانيّ على التجّار في مدينة مينانجارا الاندوس كمّيات من الثياب، والمنسوجات المُتعددة الألوان، والألبسة الرومانيّة المرسومة بعناية[3]، بالإضافة إلى العطورات، والأواني الزجاجيّة والفضّية، التي كان يستخدمها الملوك الهنود على موائدهم الفاخرة[4]. هذه الصادرات الرومانيّة من الأواني الزجاجيّة تنهض انعكاسا للتطوّر الذي أدخله الحرفيّ الرومانيّ على صناعة الزجاج. إذْ تمّكنت ورشات البحر المتوسّط من تطوير تقنيات سمحت بتلوين الزجاج الشفاف بأشكال وطُرق جميلة وزاهية. كما ابتكر الصُنّاع الرومان طُرق جديدة لنفخ الزجاج مما سمح بإنتاج عدد أكبر من الأواني الزجاجيّة بسرعة أكبر ووقت أقلّ[5]. وبالرغم من إنتاج الأواني الزجاجيّة في الهند والصين، إلّا أنّ تلك السلع الزجاجيّة كانت صغيرة إلى حدّ ما، ومليئة بالشوائب مما جعل الزجاج الرومانيّ موضع طلب وترحيب من التجّار في مينانجارا. ومن ضمن السلع التي طرحها التاجر الرومانيّ في هذه السوق كان البخّور الذي حصلوا عليه، بالتأكيد، من الأسواق العربيّة والأفريقيّة التي نزلوا بها خلال رحلتهم البحريّة إلى الهند[6]. أضف إلى ذلك كمّيات من النبيذ المتوسّطيّ. وعثرت التنقيبات الأثرية التي تمّت في ميناء بارباريكوم على قطع من الأواني الفخاريّة الرومانيّة التي كانت تُستخدم في تعبئة الخمور المتوسّطيّة[7].

و ما يلفت الانتباه بالنسبة للصادرات الرومانيّة إلى الهند السكيثيّة، هو منع السلطات الهنديّة بيع الأسلحة والدروع، أو أيّ أدوات حربيّة للرعايا الهنود. ليس ذلك فقط بل إنّ كُل تاجر يُعثر معه على مثل هذه البضائع، تُصادر بضاعته، ويدفع غرامة للسلطات الحاكمة[8]. وهذا الإجراء يُعتبر إجراء دقيقاً وحكيماً للغاية، يهدف، ربّما، إلى وضع التجارة في إطارها الطبيعيّ كعلاقة لتبادل السلع والأفكار الحضاريّة، وليس لبيع أدوات القتل، وهو إجراء تفتقر إليه عدد كبير من حكومات العالَم في العصر الحديث.

---

1 Warmington. E. H; op, cit, p9.
2 Avari. B; op, cit, p137.
3 P. M. E; XXXIX. ; Young. G. K; op, cit, p25.
4 P. M. E; XXXIX.
5 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p153.
6 Young. G. K; op, cit, p25.
7 Tomber. R; op, cit, pp117- 151.
8 Arthasastra; II, 21.

وبطبيعة الحال فإنّ السلع الرومانيّة لم تكن كافية ليحصل التاجر الرومانيّ على البضاعة الهنديّة مُقابلها، لذلك فإنّه اضطرّ لحمل قدر كبير من الأموال الرومانيّة(القطع النقديّة الرومانيّة الذهبيّة) والمُرجان والأحجار الكريمة(١)، ولاسيّما الكهرمان التي كانت تُنتجه مناجم ولاية مصر(٢)، بهدف إجراء الصفقات التجاريّة الغالية الثمن كالحرير مثلاً(٣).

ويُلاحظ بليني أنّ الهنود كان لديهم اهتمام خاصّ بالمُرجان الرومانيّ الأحمر(٤)، فيقول:" يُقدّر الرجال الهنود المُرجان بنفس الطريقة التي يُقدّر بها نساؤنا اللآلئ الهنديّة. والعرّافون والكهنة الهنود يعتقدون أنّ للمرجان قوّة خفيّة قادرة على دفع الأخطار، لذلك فإنّهم يُعجبون به بوصفه مادّة جميلة وسلعة دينيّة"(٥).

وما أورده بليني، بوصفه شاهداً غربيّاً على قيمة المُرجان الرومانيّ في الأسواق الهنديّة، تؤكّده المصادر الهنديّة القديمة، إذْ يبدو من خلال تلك المصادر أنّ الهنود كانت لديهم معلومات لابأس بها عن مصدر المرجان الأحمر، فتورد الأرثاساسترا أنّ المُرجان يأتي إلى الهند من الأنكانداكا(Alakandaka). والأنكاداكا هي الترجمة السنسكريتيّة(Sanskrit)(٦) لمدينة الإسكندريّة المصريّة، ومن الفيفارناكا (Vaivarnaka) (٧). وتوضّح النصوص الهنديّة أنّ الفيفارناكا هو بحر قُرب جزيرة اليافاناس(Yavanas) أيّ الرومان، وربّما كانت هذه إشارة هنديّة إلى جزيرة سردينيا (Sardinia) أو صقلية(Sicily) التي أنتجت سواحلها المُرجان الأحمر(٨).

واسم اليافاناس السنسكريتيّ جاء من التعبير الفارسيّ " يونا(Yona)"، والذي كان يُشير في الأصل إلى الإغريق الأيونيين، ثمّ عمّمه الهنود حتّى أُطلق على جميع اليونان والرومان الذين خلفوهم كقوّة رئيسيّة في البحر المتوسّط(٩).

---

[1] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p43.

[٢] الناصريّ(سيّد أحمد): الرومان و البحر الأحمر، ص١٣

[3] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p153.

[٤] جاء المُرجان الأحمر، بحسب الأساطير الرومانيّة، من دمّ أنثى بشعة جدّا(مسخ) كانت تُدعى ميدوسا(Medusa) التي كانت ساحرة، ونظراتها يُمكن أنْ تحوّل أيّ مخلوق يضع عينه بعينها إلى كتلة من الحجر. ميدوسا قتلها البطل اليونانيّ برسيوس(Perseus) واستخدم رأسها المقطوع لإنقاذ أندروميدا(Andromeda) بنت الملك سيفيوس(Cepheus) التي كانت مُقيّدة إلى صخرة في البحر لتقديمها كأضحية، إلّا أنّ بعض قطرات الدمّ من الرأس المقطوع تساقطت في البحر مكوّنة كائن حيّ تحت البحر يتحوّل إلى حجارة عندما يُزاح من مكانه وهو المُرجان الأحمر. انظر:
Ovid; Metamorphosis, IV , 835- 843.

[5] Pliny; N. H, XXXII, 11.

[٦] السنسكريتيّة: لغة هندوأوربيّة(Indo-European) تنتمي للفرع الهندو آريّ(Indo-Aryan) من هذه العائلة. يرى أصحاب الاختصاص أنّها دخلت على الهند في الألفية الثانية قبل الميلاد. وعَمِل نحويّ هنديّ يُدعى بانيني(Panini)، في القرن الرابع قبل الميلاد، على وضع عمل يُساهم في إتقان وتنقية هذه اللغة وأطلق عليه اسمه. للمزيد انظر: Higham. C. F; op, cit, p294.

[7] Arthasastra; II, 11.

[8] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p154.

[9] Thomas. R. I; op, cit, p237.

ولاحظ بليني أنّ الطلب الهنديّ الكبير على المُرجان الرومانيّ كان سبباً في إحجام شعب الغال عن عادة تطعيم أدواتهم الحربيّة بالمُرجان، فيقول العالِم الرومانيّ: " كان الغال يستخدمون المُرجان لتزيين سيوفهم ودروعهم وخوذهم قبل أنْ يُعرف الحُبّ(الإعجاب) الهنديّ لهذه المادّة. أمّا في زماننا(أي في القرن الأوّل الميلاديّ) فإنّ المُرجان أصبح نادراً بسبب السعر العالي الذي يجلبه في الأسواق الشرقيّة لدرجة أنّنا أصبحنا نراه نادراً في المناطق التي ينمو فيها"[١].

ويصف الأدب الهنديّ المُرجان الرومانيّ وصفاته المُميّزة فيُورد:" مُرجان اليافاناس (الرومان) ناعم ومُشرق، له لون أحمر جميل. إنّه يُكسِب أناقة وثراء، ويمنح النساء السعادة الزوجيّة، إنّه يقضي على المرض ويُجنّب الأخطار"[٢].

وأهمّية المُنتجات الرومانيّة في مناطق شمالي الهند، لا تفرض نفسها في المصادر الرومانيّة والهنديّة فحسب، بل تتعدّاها إلى المصادر الصينيّة أيضاً. وهو أمر يبدو طبيعيّاً في ضوء التوسّعات العسكريّة التي حققتها إمبراطوريّة الهان، إذْ توسّعت هذه الإمبراطورية في القرن الأوّل الميلاديّ حتّى فرضت سيطرتها على أسية الوسطى[٣]، فأصبحت على تماس مُباشر مع مناطق شمال الهند، وبدأت التقارير تتوالى عن التجّار الذين يقصدون هذه المنطقة[٤]. فتورد حوليّات الهان الصينيّة المعروفة باسم هُو هان شو:" تيانز هو(Tianz Hu)(أيّ منطقة وادي نهر الهند أو شمالي الهند) تُنتج الفيلة، و وحيد القرن، و أصداف السلاحف، و الذهب، و ال، و القصدير وتُصدّرها إلى الغرب. وتيانزهو تتّصل مع الدا كين(Da Qin)، والأشياء الثمينة من دا كين كالأقمشة القطنيّة الغالية، والسجّاد والعطور المُختلفة يُمكن أنْ تُشاهد في هذه المنطقة"[٥].

كما تُشير المصادر الصينيّة من تلك الفترة إلى أنّ السلع الرومانيّة قد وجدت طريقها إلى أسواق أسية الوسطى، وزوّدتها بالسلع عبر الطُرق التي ربطت أسية الوسطى بموانئ شمال غربيّ الهند[٦]. وتؤكّد الأبحاث الأثرية، التي تمّت في شمال الهند و أفغانستان، هذه المعلومات التي أوردتها المصادر الصينيّة، إذْ عثرت تلك التنقيبات، في قصر ملك الكوشان في مدينة بيجرام(Begram)[٧]، على عدد من القطع الفنّية تعود إلى العام ١٠٠م تقريباً[١]. وتضمّنت تلك

---

[1] Pliny; N. H, XXXII, 11.

[2] De Romanis. F ; relations between Rome and Sri Lanka in the first century AD, op, cit, pp190- 229.

[٣] تمّ هذا التوسّع الصينيّ إلى أسية الوسطى على يدّ القائد الصينيّ المشهور بان شاو(Pan Ch'ao) .وتزامن هذا التوسّع الصينيّ مع توسّع أخر قام به الكوشان نحو شماليّ الهند، وهو ما أدّى إلى اصطدام إمبراطوريّة الهان مع مملكة الكوشان. انظر: Harmatta. J; op, cit, p248.

[4] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p43.

[5] Hou Hanshu; LXXXV, 15

[6] Thapar. R; op, cit, p238.

[٧] مدينة بيجرام: تقع في إقليم كابيسا(Kabul) إلى الشمال من مدينة كابول(Kabul) في دولة أفغانستان الحاليّة بحوالي ٨٠ كم. وعندما وصف المؤرّخ أريان حملات الإسكندر الأكبر، فإنّه وصف مدينتين في كابيسا، وهما

القطع تماثيل برونزيّة صغيرة، وأواني زجاجيّة مُلوّنة، وآنية للزينة حملت مشاهد وصور من الأساطير اليونانيّة والرومانيّة، من ضمنها مُصارع رومانيّ ومنظر لفنار الإسكندريّة الشهير(٢).

٢– مملكة الساكاس:

بعد أن كان التجار الرومان يُنهون تبادلاتهم التجارية في مينانجارا، فإنّهم كانوا يصعدون الزوراق الهنديّة التي كانت تُقلّهم في رحلة العودة النهريّة نحو ميناء بارباريكوم. وفي بارباريكوم كانوا يصعدون إلى سفنهم التي تشقّ مياه الُمحيط الهنديّ جنوباً، وتقطع مسافة تُقدّر بـ ٩٠٠ كم لتصل إلى ميناء باريجازا(Barygaza)(٣)، الذي كان الميناء الرئيسيّ لمملكة الساكاس(Sakas) التي كانت تفرض نفوذها على أراضي منطقة غوجارات غربيّ الهند(٤).

كانت أراضي منطقة الساكاس غنيّة جدّاً بسكانها، وثروتها الزراعيّة. ويُورد دليل البحر الإريثيري أنّ المنطقة خصبة جدّاً تُنتج الحبوب، و الرزّ، و السمسم، و القطن، وتعيش فيها قطعان الماشية، ويستوطنها رجال لهم قوام كبير ولون بشرة داكن(٥).

ويبدو أنّ الرومان قد استوردوا بعضاً من محاصيل هذه المنطقة، ونجحوا في توطين زراعتها في إيطاليا. إذْ يورد بليني أنّه، وضمن السنوات العشرة الأخيرة، أيّ في النصف الأوّل من القرن الأوّل الميلادي، دخل نوع جديد من الدخن(Setaria spp) إلى إيطاليا قادماً من الهند. ويُضيف بليني: "هذا النبات هو الأكثر غزارة في الإنتاج من جميع أنواع الذرة الأخرى، ولكن يجب أنْ يُبذر في أرضٍ رطبة"(٦).

أ– ميناء باريجازا:

الميناء الأشهر في مملكة الساكاس. يُطلق عليه في وقتنا الحالي اسم بروّاخ (Broach)(٧). واسم باريجازا هو الترجمة اليونانيّة للاسم السنسكريتيّ بهاروكاخا (Bharukaccha)(٨). ويقع في ولاية غوجارات اليوم في حوض نهر نارابادا(Narbada)، على

نيقيا(Nikaia)(مدينة النصر) وهوبين (Hopain)، فمُيّزت نيقيا على أنّها نفسها بيجرام. وتعرّضت هذه المدينة للدمار في حدود العام٢٤٤م على يدّ الساسانيين. انظر:

Higham. C. F; op, cit, p294.

1 Tomber. R; op, cit, pp123, 124.

2 Harmatta. J; op, cit, p410.

3 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p44.

4 Avari. B; op, cit, p133.

5 P. M. E; XLI.

6 Pliny; N. H, XVIII, 10.

7 Deloche. J; Roman Trade Routes In South India: Geographical And Technical Factors (C. 1st Cent. Bc - 5th Cent.AD), Indian Journal of History of Science, No. 45, 2010, pp 33- 46, p 39.

8 Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p180.

خليج كامباي(كامبهات اليوم)[١]، الذي أطلق عليه دليل البحر الإريثيري اسم نامّادوس (Nammadus)[٢]. ويبعد باريجازا عن مصب نهر باربادا في الخليج حوالي ثلاثين ميل، غربي الهند. ويبعد عن شمال مدينة بومباي الحاليّة حوالي ٢٠٠ ميل[٣].

كان ميناء باريجازا، في القرن الأوّل الميلاديّ، ميناءً مُهمّاً جدّاً، إذْ كان المحور الرئيسيّ لتجارة المُحيط الهنديّ آنذاك، وكان يستقبل تجّار من بلاد العرب، وشرقيّ أفريقية والخليج العربيّ بالإضافة إلى التجّار الرومان[٤]. وتُشير التنقيبات الأثرية المحدودة التي تمّت في هذا الميناء إلى استيطان هنديّ مُبكّر له يعود إلى عدّة قرون قبل الميلاد. إلّا أنّه وكما كان الحال مع مدينة الإسكندريّة المصريّة، فإنّ الاستيطان السكّاني المُستمرّ إلى وقتنا الحاليّ قد حالَ دون إجراء تنقيبات أثرية كافية في هذا الميناء الاستراتيجيّ[٥].

وتبدو أهمّية باريجازا واضحة في دليل البحر الإريثيري ، إذْ ذكره (٢٨مرّة) في (١٩ فصل) من فصول الدليل البالغ عددها(٦٦ فصل) [٦]. كما كَرّس قسماً كبيراً من تقريره لأخطار الملاحة في خليج كامباي، فذكر أنّ الاقتراب من ميناء باريجازا كان خطراً، إذْ توجد تيارت قويّة ومياه ضحلة وصخور قريبة من سطح الماء، وتستمرّ المصاعب حتّى بعد دخول السفينة إلى خليج كامباي ذلك أنّ إيجاد فمّ النهر(نهر نارباذا) المؤدّي إلى باريجازا كان صعباً، فالأرض مُنخفضة، و لا يبدو شيء واضح حتّى من المسافات القريبة[٧].

وللتقليل من هذه الأخطار، وفي إطار سياستهم لتشجيع التجارة الخارجيّة مع الرومان، قام ملوك الساكاس بتنظيم مجموعة من الزوارق مُهمّتها توجيه السفن الرومانيّة، وسحبها عكس تيار نهر نارباذا، وتوجيهها إلى ميناء باريجازا. وتُوحي الأرثاساسترا أنّ القادة الرومان على متن هذه السفن إلى باريجازا كانوا يدفعون مالاً مُقابل هذه الخدمة الحكومية، هذا المال كان يذهب إلى الخزانة الملكيّة طبعاً[٨].

---

[١] ددلي(دونالد): حضارة روما، ترجمة فاروق فريد و جميل يواقيم الذهبيّ، دار نهضة مصر، القاهرة، بلا تاريخ، ص٢٣١.

[2] P.M.E; XLIII.

[3] Tomber. R; op, cit, p125.

[4] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p44.

[5] Higham. C. F; op, cit, p57.

[6] P. M. E; XLVIII.

و للاطلاع على تقسيم فصول دليل البحر الإريثري انظر الترجمة العربيّة لبعض فصول الكتاب في: زيادة(نقولا): دليل البحر الإريثريّ وتجارة الجزيرة العربيّة، ص٢٦٢- ٢٦٤.

[7] P. M. E; XLIII.

[8] Arthasastra; II, 11.

انظر أيضاً المُناقشة التي قدّمها الباحث" سيلاند" بهذا الخصوص: Seland. E; op, cit, p54.

ب- التجارة الرومانيّة في باريجازا:

ذُكر سابقاً أنّ ميناء باريجازا التابع للساكاس كان أحّد المحاور المُهمّة في تجارة المُحيط الهنديّ. فهو يستقبل التجّار من شتّى أصقاع العالم الواقع إلى الغرب من الهند. كما أنّ اتّصاله مع نهر نارمادا، الذي يمتدّ نحو الدخل الهنديّ، منحه ميّزة الوصول إلى وسط الهند حيث الثروات والموارد الهائلة[١]. أضف إلى أنّ هذا الميناء كان يُخدّم مدينيتن هامّتين للساكا الأولى مدينة أوزين(أوجين) والثانية مدينة مينانجارا في غوجارات[٢].

ويذكر دليل البحر الإريثيري أنّ ميناء باريجازا يُدين بازدهاره إلى صلاته التجاريّة مع مدينة أوزين الواقعة وسط الهند على أحّد الروافد الرئيسيّة لنهر الغانج[٣]. أمّا مدينة مينانجارا في غوجارات فكانت العاصمة الثانية للساكاس بعد أوزين، وقد أنشأها الساكاس بعد أنْ استولى البارثيّون على مدينة مينانجارا في الإندوس[٤]، وتحوّلت إلى محور هام للصادرات الهنديّة، من القماش والأحجار الكريمة، إلى ميناء باريجازا[٥]، وكانت الأحجار الكريمة، التي كان يجمعها شعب الساكاس من المناجم الداخليّة في وسط الهند، خاضعة للسيطرة الملكيّة. إذْ كان السكّان يجمعونها لصالح الحكومة، التي تبيعها بدورها، وتقوم بنقلها من أوجين إلى باريجازا على طول مسافة تُقدّر بـ٢٠٠ ميل تقريباً[٦].

وبخصوص هذه المواد الثمينة، فإنّ دليل البحر الإريثيري يوضّح: " في الشرق توجد مدينة تُدعى أوزين، و كانت مقرّ السكن الملكيّ. ومن هذا المكان قدِمت سلع ثمينة ساهمت في ازدهار المنطقة، وزوّدتها التجارة معنا ببضائع ثمينة"[٧].

هذا الوضع، من جمع السلع الثمينة في أوجين ونقلها إلى التجّار الرومان في باريجازا، تعرّض لبعض التغييرات، عندما تمكّنت مملكة الساتافاهانا من السيطرة على أوجين عام ٥٠م[٨]، مما أدّى إلى توقّف العمل الحكومي في المدينة، وغدا التجار الرومان مُضطرّين إلى الاعتماد، على الشبكات التجاريّة التي أدارها تجّار محلّيون لكي يحصلوا على السلع الداخليّة من ضمنها المجوهرات[٩]. وكان البلاط الملكيّ لمملكة الساكاس من المُستهلكين الرئيسيين للسلع الرومانيّة، التي جلبها التجّار الرومان إلى باريجازا من ما وراء البحّار والتي كان يأتي على رأسها النبيذ

[1] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p44.
[2] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p163.
[3] P.M.E; XLVIII.
[4] Seland. E; op, cit, p59.
[5] P. M. E; XLI.
[6] Prasad. K; Cities, Crafts and Commerce under the Kusanas, Agam Kala Prakashan, Delhi, 1984, p127.
[7] P. M. E; XLVIII.
[8] Avari. B; op, cit, p132.
[9] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p164.

المتوسّطي، بالإضافة إلى كمّيات من الخمور العربيّة التي حصل عليها التجّار الرومان من المحطّات التجاريّة خلال نزولهم في موانئ اليمن قبل القدوم إلى الهند[١].

وفي هذا المجال تداول اليونان والرومان حكاية شعبيّة، مفاداها أنّ إله الخمر اليونانيّ ديونيسيوس(Dionysus)[٢] قد سافر إلى الهند ليُعرّف الهنود على مذاق النبيذ المُتوسّطيّ، وربّما كانت الفسيفساء الرومانيّة، المحفوظة اليوم في مُتحف مدينة سوسة(Sousse) في تونس، والتي عُثر عليها في شمالي أفريقية، ويظهر فيها الإله ديونيسيوس وهو يركب عربة تجرّها أربع نمور هنديّة كبيرة، أبرز دليل على هذا التقليد الشعبيّ في أهمّية الخمر في الهند[٣]. وفي هذا المجال أيضاً يُلاحظ لوقيان أنّه، ونتيجة للمناخ الحارّ الرطب في الهند، فإنّه وعندما يشرب الهنود الخمر فإنّهم يُصابون بالسُكر بصورة أسرع بضعفين من الصورة التي يسْكر بها اليونان والرومان[٤].

وتضمّنت الصادرات الرومانيّة إلى باريجازا، بالإضافة إلى النبيذ، كمّيات من الزجاج الرصاص والقصدير. وكشفت التنقيبات الأثرية في الساحل الشمالي لغوجارات عن حطام سفينة رومانيّة حُمّلت بكتل من الرصاص وآنية فخاريّة لتعبئة الخمور[٥].

كما عرض التجّار الرومان على التجّار الهنود في باريجازا أنواعاً مُختلفة من الألبسة، والأحزمة الملوّنة، ولاسيّما النوع الذي صُنع في ورش الإمبراطورية ليُلائم الأذواق والتقاليد الشعبيّة في الهند[٦]. كما وُجد في باريجازا سوقاً للمرجان المتوسّطي الأحمر، وللعطور ومادّة لصناعة الأصباغ التزيينية أطلق عليها اسم ريلغار (Realgar) أو كبريتات الزرنيخ. ويذكر بليني أنّ النوع الحارق من هذه المادّة كان يدخل في الأدوية، إذْ استخدم لإيقاف النزيف الحادّ، ولمعالجة الربو والحالات الأخرى من صعوبة التنفس[٧]. من جهتها، قامت سلطات الساكاس بتحديد الأسعار على السلع الواردة إلى مملكتها[٨]، ومما لاشكّ فيه أنّ هذه السياسة الاقتصادية الهنديّة

---

1 Young. G. K; op, cit, p25.

٢ ديونيسيوس: ابن زيوس، وأحّد أهمّ آلهة جبل الأوليمبس، عرفه الرومان باسم باخوس(Bacchus)، وهو إله الخمر، خاصّة، والإخصاب عامّة. كان يُقام له احتفال سنويّ في شهر آذار عندما تكون الخمرة مُعدّة للشراب. يُصوَّر ديونيسيوس، عادةً، في عربة تجرّها الفهود، ويُتوّج رأسه إكليل من أغصان الكروم. انظر:
Bunson. M; op, cit, p65.

3 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p45.

4 Lucian; Nigrinus, V.

5 Strauss, J. E; op, cit, p253.

ووُجد حطام هذه السفينة الرومانيّة في جزيرة بيت دواركا (Bet Dwarka)في خليج كوتش .(Kutch) انظر:
Catsambis. D; The Oxford Handbook of Maritime Archaeology, 2012, pp 518, 519.

6 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p45.

7 Pliny; N. H, XXXIV, 55.

8 Seland. E; op, cit, p54.

وقد أوردت الأرثاساسترا شيء من هذا القبيل عن وجوب تحديد السلطات الهنديّة لأسعار السلع الواردة إلى أسواقها بهدف تشجيع التجّار الأجانب على القدوم وبيع سلعهم. ومن المُحتمل أنّ سلطات الساكا قد قامت بهذا الإجراء بناء على تلك التوصية. انظر: Arthasastra; II, 16.

قد وفّرت نسبة ربح مُهمّة للتجّار الرومان للقيام بمعاملاتهم التجاريّة بالعملة المحلّية التي حصل عليها التاجر الرومانيّ من تجار العملة التابعين للحكومة، من خلال استبدال العملة الرومانية الذهبيّة والفضّية بالعملة المحلّية لمملكة الساكاس[١]،وهذا يتشابه اليوم مع مصطلح سعر الصرف إنْ صحّ التعبير. وشجّعت حكومة الساكاس هذه المبادلات النقديّة، إذْ كانت العملة الرومانيّة موضع تقدير من الممالك الهنديّة لِما اتّسمت به من ثبات ونقاء في المعدن الثمين الداخل فيها[٢].

وهذه النقطة وقيمة العملة الرومانية[٣] في الهند تستحقّ الوقوف عندها إذْ لطالما أشارت المصادر الكلاسيكيّة الغربيّة والشرقيّة لأهميّة العملة الرومانية ونقائها، وإلى النزيف النقدي الذي أصاب الخزينة الرومانية نتيجة للتجارة الشرقيّة.

سكّت روما الأوري الذهبيّ بمعيار بلغ(٨ غرامات) من الذهب الصافي، أمّا الدينار الفضّي، فسُكّ بمعيار بلغ (٣,٩غرامات)[٤]. هذه العملات الرومانيّة كانت من بين الصادرات الرومانية

---

١ أصداء هذا الربح الذي حقّقه التاجر الرومانيّ من الفرق بين قيمة العملة الرومانيّة إلى عملة مملكة الساكا يبدو جليّاً في دليل البحر الإريثريّ الذي أورد أنّ المال الرومانيّ(ذهبيّ وفضّيّ) قد حقّق تبادلاً مُربحاً مُقابل العُملة المحلّية في الهند. انظر: P. M. E; XLIX.

2 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p164.

٣ تمتّعت العُملة الرومانيّة في عهد الأسرة اليوليوكلاوديّة ، حتّى قيام نيرون بإدخال إصلاحاته على الديناري الفضّي عام ٦٤م، بدرجة كبيرة من الاستقرار والأمانة في المُحتوى من المعدن الثمين. ممّا جعل هذه العملة موضع ترحيب وتقدير من ممالك الهند والشرق. ويُشير بليني في موضعين مُختلفين إلى تقدير شعوب الشرق لعملة روما واستقرارها وإلى النزيف الذي خلقته تجارة روما مع الهند. وعن تقدير الشرق للعملة الرومانية انظر: Pliny; N. H, VI, 24.
كذلك: Pliny; N. H, VI, 26.
وعن النزيف الذهبيّ الروماني إلى الهند، يورد دليل البحر الإريثري أنّه يوجد في الهند سوق لكمّيات كبيرة من العملة الرومانية. انظر: P. M. E; XLIX.
كما يُشير الأدب الهنديّ التاميليّ إلى أنّ التجّار الرومان كانوا يُحضرون كمّيات كبيرة من الذهب للحصول على الفلفل. انظر: Akananuru; 149, 7 - 11.

٤ بعد انتصار أوغسطس في معركة أكتيوم عام ٣١ق.م، عاد لفرض سلطاته الإمبراطوريّة في روما. فقام، بمُساعدة الكمّيات الضخمة من المعادن الثمينة التي حصل عليها من خزائن الملكة البطلميّة كليوباترة، بتثبيت قيمة العملة الرومانيّة، والحفاظ على الأنواع التي كانت تُسكّ. وأشهر أنواع العملة الرومانيّة هي (الآس، ديناريوس، الأوريوس، سيسترِيوس، الكيوناريوس). إلاّ أنّ هذا الثبات في قيمة المعادن الثمينة الرومانيّة في سكّ العملة لم يبقَ على حاله بل تعرّض لتغييرات منذ عهد نيرون وطوال الفترة التالة. كما دخلت أنواع جديدة من العملة الرومانيّة كـالأنتونينيانوس(Antoninianus) وسكّه الإمبراطور كركلّا(Caracalla)، السوليدوس (Solidus) وسكّه الإمبراطور قسطنطين(Constantine). وبالرغم من التغيّر في قيمة العملة الرومانيّة من عصر إلى عصر، إلّا أنّه يمكن للباحث أنْ يستنتج عدّة أنماط من هذه القيم أبرزها:

القيم في العهد الأوغسطيّ

- الأوري الذهبيّ= ٢٥ دينار فضّي= ١٠٠ سيسترِيس.
- الكيوناريوس الذهبيّ= ١٢ دينار= ٥٠ سيسترِيس= ٢٠٠ آسيس.
- الدينار الفضّي= ٤ سيسترِيس= ١٦ أسيس.

الكيوناريوس الفضّي= ٢ سيسترِيس= ٨ آسيس

- ١ سيسترِيوس= ٤أسيس.
- نصف آس = ربع سيسترِيوس. للمزيد من المعلومات انظر: Bunson. M: op, cit, pp131- 135.

وللإطّلاع على تغيّر نسبة المعدن الثمين في العملة الرومانيّة على امتداد الإمبراطوريّة الرومانيّة انظر:

الأساسيّة إلى مملكة الساكاس، إذْ أنّ معظم الممالك الهنديّة، ومن ضمنها الساكاس لم يكن لديها عملة ذهبيّة، وعملاتها الفضّية لم تكن صافية وكان يدخل في تركيبها الكثير من المعادن الرخيصة[١]. لذلك فإنّ عملاء الساكاس قد استخدموا الأوري الذهبيّ الرومانيّ في الصفقات التجاريّة الغالية الثمن مع جيرانها من الممالك الهنديّة الأخرى[٢].

ويُسجّل نقش هنديّ، مُؤرّخ إلى القرن الأوّل الميلاديّ، كيف قام رجل، من الطبقة الحاكمة في مملكة الساكا يُدعى أوسافاداتا (Usavadata)، بتقديم هديّة إلى ضريح هنودسيّ في غربيّ هضبة الديكان. يقول النقش: " أوسافاداتا قدّم ٧٠ ألف كارسابانس(karsapanas (أيّ ٧٠ ألف قطعة فضّية) مع ٣٥ سورفانا(Suvarnas) (أيّ ٣٥ قطعة ذهبيّة قد تكون الأوري)، المجموع كان يساوي(٢٠٠٠ سورفانس)"[٣]. من خلال هذا النقش يُلاحظ أنّ الهديّة قُدّرت بالعملة الفضّية(كارسابانس)، إلّا أنّ المجموع قُدّر بالعملة الذهبيّة(الأوري ربّما)[٤]. واستناداً إلى نسبة العملة الفضّية إلى العملة الذهبيّة، فإنّه يبدو واضحاً أنّ المقدار الواحد من الذهب في الهند يُساوي عشرين مقدار من الفضّة. أمّا في روما فكان مقدار واحد من الذهب، في القرن الأوّل الميلاديّ، يُساوي ١٢ مقدار من الفضّة[٥]. وهو ما يعني أنّ التاجر الروماني كان سيكسب أكثر في حال قام بشراء الفضّة الهنديّة بالذهب الرومانيّ سواء أكان قطع نقديّة أم سبيكة[٦]. وهو ما حقّق أرباحاً مُهمّة في سعر الصرف بالنسبة للتجّار الرومان النازلين في باريجازا[٧].

ولجأت حكومة الساكاس، التي أدركت مدى قيمة العملات الرومانية، وصفائها إلى فرض نسب صرف ملائمة لسحب المعدن الثمين من يدّ التجّار الرومان وصهره، بهدف إنتاج عملة خاصّة بهم بدرجة أعلى قيمة. وتؤكّد الاكتشافات الأثرية من العملات النقديّة لمملكة الساكا أنّ تلك العملات قد شهدت تطوّراً مُهمّاً خلال القرن الأوّل الميلاديّ، فأُنتجت عُملة جديدة بسبيكة جديدة،

Zgur. A; The economy of the Roman Empire in the first two centuries A.D, university of Aarhus, 2007, pp23- 26.

انظر أيضاً: ريس(ريتشارد) و جيمس(سيمون): التعرّف إلى العملات الرومانيّة، ترجمة: طلعت زهران، سلسلة دراسات آثاريه(٣)، الجمعية السعوديّة للدراسات الأثرية، مكتبة الملك فهد الوطنيّة، الرياض، حزيران، ٢٠٠٠م، ص ١٦- ٣٠.

[1] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p117.

[2] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p165.

[3] Epigraphia Indica, 8.

[4] Macdowell. A; 'Indian Imports of Roman Silver Coins' In Jha. A; (ed.) Coinage Trade and Economy,India Institute for Research in Numismatic Studies, 1991,pp 145- 163, pp151, 152.

[٥] الأوريوس الواحد يحتوي ٨ غرام ذهب، أمّا الدينار فيحتوي على ٣,٩ غرام فضّة. انظر:
Young. G. K; op, cit, p204.

[6] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p165.

[7] P. M. E; XLIX.

وبنسبة فضّة أعلى، مما يؤكّد فرضيّة سحب ملوك الساكاس للعملة الرومانية وإعادة تشكيلها في عملات جديدة[١].

وكانت هذه العملات الرومانيّة الفضّية والذهبيّة من الأهميّة لدرجة أنّها أُهديت إلى المعابد البوذية المُقدّسة. وتمكّنت الأبحاث الأثرية من استرجاع بعض من تلك العملات من عدد من المعابد شماليّ الهند[٢]. كما تحوّلت الُعملات الرومانيّة إلى رمز شعبيّ للثروة في الهند، فقام الصنّاع الهنود بنسخ الصور والرسومات الإمبراطوريّة على النقود الرومانيّة إلى أقراص تزينيية صغيرة، صُنعت من المعادن الرخيصة اللامعة أو الطين الخزفيّ الأحمر. وعُثر في مدينة تير(Ter)[٣] على قوالب أعدّها الصانع الهنديّ، بهدف مُحاكاة الكلمات اللاتينيّة وصور الأباطرة على العملات الرومانيّة. وانتشرت هذه القوالب بين الهنود كأدوات للزينة، فثُقب بعضها من طرفه، أو وُضعت له حلقة ليُلبس كحليّ[٤]. بالإضافة إلى ما ذُكر من سلع وعملات رومانيّة، كذلك وَجد التجّار الرومان في باريجازا سوقاً لتصريف بعض من المنتوجات ذات القيمة العالية كالخصيان، والمحظيّات من النساء، والعبيد المهرة في عزف الموسيقى[٥].

وللمحظيّات والعبيد من الإمبراطوريّة الرومانيّة حضور قويّ في المجتمع الهنديّ القديم، إذْ تُشير مسرحيّة هنديّة قديمة إلى محظيّة من اليافاناس(أي الرومان) تدخل القصر الملكيّ وفي يدها قوس[٦]. كما تُشير أعمال القديس توما إلى محظيّة تعمل في العزف على الناي، تنتمي إلى جودايا، خدمت في قصر ملك السكيثيين، ويبدو أنّ الفتاة قد أدركت أنّ القدّيس توما من جودايا، لذلك اقتربت من الحواريّ وعزفت على الناي لفترة طويلة من الزمن، كاعتراف ضمنيّ منها أنّها عبريّة مثله[٧]. كما تُشير ورقة برديّ، تعود إلى القرن الثاني الميلاديّ، عُثر عليها في مصر إلى محظيّات باعهم التجّار الرومان في الهند، وإلى انتشار النبيذ المتوسّطي بشكل كبير في المجتمع الهنديّ خلال تلك الفترة[٨].

---

1 Turner.P and Cribb. J; 'Numismatic Evidence for the Roman Trade with Ancient India' in Reade, J. (ed.), The Indian Ocean in Antiquity (Kegan Paul International, 1996,pp 309-319, p312.

2 Turner. P; Roman Coins from India, Royal Numismatic Society, 1989, pp17, 18.

٣ تير: تُعرف أيضا باسم ثاير(Thaier). مدينة رئيسيّة في وسط الهند في ولاية ماهارشترا(Maharashtra). تقع على مسافة متساوية تقريباً بين السواحل الغربيّة والشرقيّة للهند. وهي تُسيطر على طرق نهرجوادفري(Godavari). احتلّت أهمّية كبيرة في تجارة وسط الهند. وذكرها دليل البحر الإريثريّ باسم تاجارا(Tagara). انظر:

Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p196.

4 Tomber. R; op, cit, p37.

5 P. M. E; XLIX.

6 Gupta. S; Roman Egypt to Peninsular India: Archaeological Patterns of Trade, 1st century BC–3rd Century AD, Pune: Deccan College, 1997, p8.

7 Acts of Thomas; VIII, IX.

8 Varadpande. M. L; History of Indian Theatre, New Delhi, 1987, p129.

ومن بين السلع الثانويّة التي عرضها التاجر الرومانيّ في أسواق مملكة الساكا كانت المراهم، من النوعين العربيّ(من اليمن) أو الرومانيّ، إلّا أنّ هذه السلعة كانت تخضع للمُنافسة من المراهم الهنديّة المحلّية مما جعل سوقها محدوداً أمام التجّار الرومان[1].

٣- مملكة الساتافاهانا:

تابع قسم من التجّار الرومان، بعد أنْ أنهوا تبادلاتهم التجاريّة في باريجازا، نحو الجنوب على طول ساحل كونكان(أسي الساحل الشمالي الغربيّ للهند) للوصول إلى أراضي مملكة الساتافاهانا(Satavahanas)، التي كانت تفرض سيطرتها على أغلب أجزاء هضبة الديكان الداخليّة وصولاً إلى الساحل الشرقيّ للهند، كما كان لها نفوذ سياسيّ على ساحل كونكان غربيّ الهند[2].

وامتلك ساحل كونكان عشرة موانئ تجاريّة، إلّا أنّ مُعظم تلك الموانئ كان للتعاملات الإقليميّة المحدودة، في حين كان ميناء كالينا (Kalliena) الميناء الوحيد الذي له حضور في التبادلات التجاريّة الدوليّة[3].

وميناء كالينا: هو ميناء كاليانا(Kalyana) الحاليّ. يقع على نهر أولهاس (Ulhas)، على الشاطئ الشرقيّ من ميناء بومباي(Bombay) اليوم. اسم كاليانا يعني" الأقدر أو الأبرع". ومن اسمه يبدو بوضوح أنّه كان من أهمّ الموانئ على الساحل الشرقيّ للهند، لابل كان أهمّ ميناء خدم مملكة الساتافاهانا في التعاملات التجاريّة الخارجيّة[4]. فوُجّهت السلع من وعبر مملكة الساتافاهانا إلى هذا المخرج التجاريّ، لبيعها إلى التجّار القادمين من المحيط الهنديّ[5].

قدّر مُلوك الساتافاهانا أهمّية التجارة الخارجيّة في تدعيم اقتصادهم، وعثر على عُملات رصاصيّة سكّها ملك الساتافاهانا فاسيسثيباتورا (Vasisthiputra)(٧٨- ١١٤م) تصوّر سفينتين هنديّتين كبيرتين. كما عثر في داخل كهوف بوذيّة في غربيّ الهند على رسوم لسفن هنديّة بهياكل مدوّرة وسواري مُتعدّدة[6]، والشيء اللّافت للانتباه هو العثور على رسومات مُشابهة في ميناء موشكا على الساحل الجنوبيّ لليمن، ممّا يدلّ على قيام علاقات تجاريّة بين هذه المنطقة واليمن أيضاً[7].

---

[1] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p45.
[2] P. M. E; L.
[3] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p168.
[4] Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p197.
[5] Casson, L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, op, cit, p215.
[6] Tripati. S; Ancient maritime trade of the eastern Indian littoral, Marine Archaeology Centre, National Institute of Oceanography, CURRENT SCIENCE, vol. 100, No. 7, 10 April : 2011, pp1076- 1086, p1077.
[7] Sidebotham.S; Berenike and the Ancient Maritime Spice Route,op, cit, p202.

أمّا بالنسبة **للصادرات الرومانيّة إلى مملكة الساتافاهانا** فكانت تتشابه إلى حدّ كبير مع تلك التي صدّرها التجّار الرومان إلى مملكة الساكاس ومملكة الهندو بارثيين، إذْ تضمّنت نبيذ متوسّطي، و قوالب رصاص، و قطع برونزيّة قديمة(تُحف)[١]. وكشفت التنقيبات الأثرية في مدينة كولابور(Kolhapur) أو كولهابور(Kolhapur)، غربيّ الهند، عن مخزن يحتوي على أكثر من عشرة قطع برونزيّة كلاسيكيّة، من ضمنها مرايا، و قطع خزفيّة وتمثال صغير للإله بوسيدون(Poseidon)[٢]. هذه القطع كان مصدرها كامبانيا في إيطالية، مما قد يُشير إلى أنّ التجّار الرومان كانوا يجمعون هذه القطع كمصدر ربحيّ إلى جانب تجارة النبيذ الإيطاليّ[٣]. ومن المُحتمل أنّ الرومان نظروا إلى هذه القطع التزينيية على أنّها قطع رخيصة لا قيمة لها على اعتبار أنّ المواطن الرومانيّ كان ينحو نحو الأحدث[٤].

أمّا الشاهد الأهمّ على متانة الصلات التجاريّة الرومانيّة مع مملكة الساتافاهانا فتُقدّمه النقوش البوذيّة الموجودة في بعض الكهوف في مدينة ناسيك(Nasik)[٥]. إذْ تُشير تلك النقوش، التي تُؤرَّخ إلى القرنين الأوّل والثاني الميلاديين، إلى تبرّعات قدّمها اليافاناس للمعابد البوذيّة[٦]. هؤلاء اليافاناس كانوا على الأرجح من التجّار اليونان والرومان، الذين استقرّوا في بلدات الديكان مُكوّنين مُستوطنات تجاريّة أقامت تبادلات تجاريّة مع السكان الهنود. وأرسل تجّار تلك المُستوطنات بضاعتهم إلى أقرانهم من التجّار الرومان النازلين في ميناء كالينا[٧]. كما تُشير تلك النقوش إلى أنّ هؤلاء المُتبرّعين الرومان كانوا من التجّار الأثرياء، الذين اعتنقوا الديانة البوذيّة وتبنّوا أسماءً بوذيّة لتحقيق اندماج أكبر في ديانتهم الجديدة[٨]. وتُشير تلك النصوص النذريّة إلى أشخاص تُسمّيهم" راموكاس (Romanakas)" التي كانت على الأرجح الترجمة الهنديّة للكلمة اللاتينيّة" رومانوس(Romanus) أيّ رومانيّ"[٩].

---

1 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p47.
2 Tomber. R; op, cit, pp130- 133.
3 Ray. H. P; Th e Winds of Change: Buddhism and Maritime Links of Early South Asia, op, it, pp72, 73.
4 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p169.
٥ ناسيك: تقع في غربيّ الهند إلى الشمال الشرقيّ من مدينة مومباي(بومباي) في غربيّ ولاية ماهارشترا. اشتهرت بالكهوف البوذيّة التي تضمّنتها والتي سجّلت أحداث مُهمّة لملوك الساتافاهانا. انظر:
Higham. C. F; op, cit, p239.
6 Thapar. R; The Penguin History Of Early India From The Origins To 1300 A. D, op, cit, p260.
7 Thapar. R; Early Mediterranean contacts with India: an overview', in De Romanis.F and Tchernia. A; Crossings: Early Mediterranean Contacts with India, Manohar Publishers, New Delhi, 1997, pp34, 35.
8 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p170.
9 Ball. W; Rome in the East: the Transformation of an Empire,Routledge, 2000, p126.
كذلك: Warmington. E. H; op, cit, p112.

وبعكس المُتبرّعين الهنود الآخرين، فإنّ الرومان لم يذكروا مهنتهم في النصوص النذريّة، وهو ما قدْ يكون مردّه إلى العِلم المُسبق للهنود أنّ هؤلاء الرومان كانوا تجّاراً لذلك ليس هناك من داعي لذكر مهنتم في النصوص النذريّة[١]. كما تمكنت التنقيبات الأثرية من الوصول إلى عدد من التماثيل النصفيّة لشخصيّات رومانيّة مصوّرين بهيئة هادئة وحالمة تُشبه هيئة الفلاسفة وبشعر طويل يُشبه الطريقة التي يطلق فيها الرهبان البوذيين شعورهم[٢].

وفي إطار النزاعات المُستمرة والتناحر بين الممالك الهنديّة للسيطرة على الأراضي والموانئ، فقد تمكّن ملوك الساكاس في العام ٥٠م من السيطرة على ميناء كالينا، موجّهين التجارة الدوليّة من كالينا نحو ميناء باريجازا، وهو ما جعل النزول في ميناء كالينا أمراً خطراً بالنسبة للتجّار الرومان الساعين إلى السلامة أولاً، والربح الماديّ ثانياً، لذلك لم يكن من مصلحتهم الدخول في غمار تلك النزاعات الإقليميّة[٣].

وربّما تعكس تلك النزاعات أهمّية الموانئ الهنديّة في التجارة الدوليّة كونها مصدر ريع ماليّ كبير لخزائن تلك الممالك المُتناحرة. ويكفي الاستشهاد بما أورده بليني من أنّ الهند كانت تحصل على مبلغ(٥٠ مليون سيسترِيس) رومانيّ سنويّاً من خلال تعاملاتها التجاريّة مع روما لتخيّل حجم الربح الذي حقّقته ممالك الهند من تجارتها مع روما[٤]، ولاسّيما وأنّ مبلغ(٥٠ مليون سيسترِيس) كان يُعتبر مبلغاً ضخماً في إطار الحسابات الرومانيّة، إذْ كان يفوق العائدات الضريبة التي كانت تتقاضاها روما من ولاية كاملة كولاية جودايا في فلسطين، والتي كانت تبلغ عائداتها(٤٨مليون سيسترِيس)[٥]، أو الغال التي كانت عائداتها ٤٠ مليون سيسترِيس[٦]، لابل كان ذاك المبلغ يكفي لدفع الرواتب السنويّة لأربع فرق رومانيّة كاملة[٧].

على أيّة حال تمكّن ملوك الساتافاهانا، في حوالي العام ٦١م، من استرداد أراضيهم على الساحل الغربيّ للهند، ومن ضمنها كالينا، بعد حوالي عشر سنوات من سيطرة الساكاس عليه[٨].

---

1 Tomber. R; op, cit, pp132.

2 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p47.

3 Casson. L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, op, cit, p215.

4 Pliny; N. H, VI, 26.

5 Josephus; Ant. Jud, XIX, 8, 2 .

6 Suetonius; Julius Caesar, XXV.

٧ بلغ مجموع ما تقاضاه جنود الفرقة الرومانيّة في عهد الأسرة اليوليو- كلاوديّة(٢٧ق.م- ٦٤م) حوالي ١١مليون سيسترِيس. انظر: Bunson. M: op, cit, p309.

وللمزيد عن رواتب الجنود الرومان وتوقيت وطريقة دفعها، والتغييرات التي طرأت عليها خلال سنوات الإمبراطوريّة الرومانيّة، انظر الدراسة العلميّة عن الجيش الرومانيّ في: فريد(بوخلف): الجيش الرومانيّ وهيأته في المغرب القديم(١٤٦ق.م- ٤٠م)، رسالة ماجستير بإشراف: ويزة أيت عمارة، جامعة الجزائر، الجمهورية الجزائريّة، ٢٠١٢/٢٠١٣م، ص ٧٩- ٨٢.

انظر كذلك الدراسة العلميّة في: العمر(بديع): الجيش الرومانيّ البرّي في الفترة الإمبراطورية ٣١ ق.م- ٢٨٤م، رسالة ماجستير بإشراف: عبد المجيد حمدان، جامعة دمشق، ٢٠١٠م، ص٤٠٩- ٤١٦.

8 Cribb. J; Western Satraps and Satavahanas, Harman Publishing House, 1998, p177.

و انطلاقا من أنّ ميناء كالينا كان المُصدّر الأساسيّ للحيوانات الغريبّة التي استخدمها الرومان في المصارعات والعروض العامّة، فإنّ توقيت إعادة تشغيل الميناء كان مُلائماً وفي مصلحة ملوك الساتافاهانا. فعلى الطرف الآخر من العالَم، أيّ في إيطاليا، أمر الإمبراطور الرومانيّ فسباسيان(٦٩- ٧٩م) ببناء ميدان جديد هائل في روما دُعي" مُدرّج فلافيان" أو الكولوسيوم(Colosseum)[١] لاحقاً[٢].

وأقام الأباطرة الرومان في هذا الميدان عروضاً تضمّنت حيوانات شرقيّة غريبة يُقاتل بعضها بعضاً مثل وحيد القرن والنمور المُفترسة. لذلك فإنّ ملوك الساتافاهانا كان بإمكانهم تزويد التجّار الرومان بهذه الحيوانات بالإضافة إلى غيرها من الأنواع كالقرود و الأفاعي [٣].

٤- الممالك التاميليّة:

كانت الممالك التاميلية الثلاث(تشيرا، الباندديان، تشولا) من أهمّ الوجهات التجاريّة للتجّار للرومان القاصدين الهند. وهذا ما دفع بعض التجّار إلى الإبحار إليها مُباشرة من رأس جوردوفاي على الساحل الصوماليّ، أو من رأس سياجروس على الساحل الجنوبيّ لليمن[٤]. أمّا القسم الآخر الآخر من التجّار الرومان القاصدين لهذه المنطقة، فكانوا يَفدون إليها بعد أنْ يُنهوا تعاملاتهم التجاريّة على امتداد الساحل الغربيّ للهند، من ميناء بارباريكوم شمالاً إلى ميناء كالينا جنوباً[٥].

ويبدو النشاط الرومانيّ الكبير في الممالك التاميليّة واضحاً في ما أورده دليل البحر الإريثيري، من أنّ المادّة الرئيسيّة التي جُلبت إلى هذه الممالك كان المال الرومانيّ[٦]. وما أورده دليل البحر الإريثيري تؤكّده الأبحاث الأثرية في موانئ هذه المنطقة، فحقّقت تلك الأبحاث اكتشافات، لاتزال إلى يومنا هذا تُثير إعجاب الآثاريين والباحثين في التاريخ. إذْ عُثر على كنوز، بكلّ ما تعنيه الكلمة من معنى، من العُملات الرومانيّة الفضّية والذهبيّة، تضمّنت آلاف القطع النقديّة من الأوري الذهبيّ والدينار الفضّي[٧].

[١] الكولوسيوم: الإنجاز المعماريّ الأكبر والأجود في تاريخ الإمبراطوريّة الرومانيّة. تركيب معماريّ له شكل إهليجيّ، بدأ بنائه الإمبراطور فسباسيان في العام ٧٢ أو ٧٥م، وأكمله ولده تيتوس(٧٩- ٨١م). واستمرّت بعض أعمال البناء حتّى العام ٨١م أي حتّى عهد الإمبراطور دومتيان(٨١- ٩٦م). عمل في بنائه حوالي ٣٠ ألف من الأسرى اليهود. وكان يتّسع، بعد إنجازه، لحوالي ٥٥ ألف مُتفرّج. كان الكولسيوم هديّة فسباسيان إلى الرومان الذين لايزالون يُردّدون، إلى يومنا هذا، مقولة المؤرّخ تيتوس ليفيوس" إذا سقط الكولسيوم سقطت روما، وإذا سقطت روما سقط العالم". انظر:

Bunson. M: op, cit, pp135- 137.

[2] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p169.

[3] P. M. E; L .

[4] Young. G. K; op, cit, p26.

[5] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p172.

[6] P. M. E; LVI.

[7] Raschke. M.G; op, cit, pp663- 670.

وفي واقع الأمر، فإنّ العثور على هذا الكمّ من القطع النقديّة الرومانيّة، في هذه المنطقة بالذات، يبدو أمراً طبيعياً للعارفين بطبيعة التجارة الرومانيّة مع الهند. إذْ تقاسمت ممالك التاميل الثلاث أغلب خيرات الهند وجنوبيّ شرقيّ أسية والتي قطع التاجر الرومانيّ آلاف الأميال للحصول عليها. فسيطرت مملكة التشيرا على مناجم الأحجار الكريمة، وحصد رعاياها محاصيل ضخمة من الفلفل الأسود الموجود في مُرتفعاتها، بالإضافة إلى بعض الحرير الصينيّ[١].

سيطرت مملكة البانديان هي الأخرى على مساحات واسعة من محاصيل الفلفل الأبيض، ذي المذاق الأقل حدّة من الفلفل الأسود[٢]. بالإضافة إلى سيطرتها على الثروات السمكيّة اللؤلؤيّة، الموجودة بالقرب من الرأس الجنوبيّ لشبه القارّة الهنديّة[٣]. في حين فرضت مملكة التشولا سيطرتها على التجارة في منطقة الغانج في المنطقة الشرقيّة من جنوبيّ الهند، فضلاً عن وصولها لمحاصيل القرفة وأصداف السلاحف الموجودة في جنوبي شرقيّ أسية[٤](مناطق بورما وماليزيا والتايلاند اليوم).

بناءً على أهمّية هذه المناطق، فإنّ التجّار الرومان لم يكونوا ليغادروا الهند من دون المُرور على هذه الممالك. فبعد أنْ يُنهي التجّار الرومان الذين زاروا موانئ الشمال، تعاملاتهم التجاريّة في تلك الموانئ، فإنّهم كانوا يُتابعون إبحارهم جنوباً قاطعين مسافة ٧٧٠ ميل تقريباً، خلال فترة تصل إلى عدّة أسابيع، ليصلوا إلى جنوبيّ الهند[٥].

كانت رحلة الإبحار الجنوبيّ هذه، من ميناء كالينا إلى أوّل ميناءين تاميليين شمالاً" ناورا (Naura)[٦] وتينديس (Tyndis)"[٧]، رحلة خطرة. إذْ كان الشريط الساحليّ جنوبيّ كالينا يعجّ بالقراصنة الذين احترفوا الهجوم على السفن الرومانيّة المُحمّلة بسبائك الذهب والفضّة ومُنتجات شماليّ وشمال شرقيّ الهند[٨].

وتنعكس خطورة هذه السواحل فيما أورده دليل البحر الإريثيري من أنّه ينبغي على البحارة

---

[1] Young. G. K; op, cit, p26.

[2] Warmington. E. H; op, cit, p181.

[3] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p53.

[4] Ptolemy; Geography, VII, 1.

[5] P.M.E; LI.

[٦] ميناء ناورا: على الساحل الشرقيّ للهند شمال مالابار. يرى "تشوف" أنّه كان في موقع كانانور(Cannanore) اليوم. كان ميناءً نشطاً في الفترة التي قامت بها روما بتبادلاتها التجارية مع الهند، وُعثر في هذا الموقع على عدد من القطع النقديّة الرومانيّة من عهد الأباطرة(تيبريوس، كلاوديوس، نيرون). انظر:

Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p204.

[٧] ميناء تينديس: على الساحل الشرقيّ للهند، ويرى الأستاذ تشوف أنّه في موقع بوناني(Ponnani) الحاليّ عند مصبّ نهر بوناني في المحيط الهنديّ. انظر:

Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p204.

[8] De Romanis. F; Rome and the notia of India: relations between Rome and southern India from 30 BC to the Flavian period, op, cit, p92.

الرومان الحذر من القراصنة المُستوطنين للساحل جنوبيّ كالينا[١]. كما أنّ لوح بيوتنجر(Peutinger Table)، هو الآخر، يعرض كلمة قرصان(PIRATE) بأحرف حمراء واضحة قرب ذلك الجزء من جنوبيّ الهند[٢].

ليس هذا فقط، بلْ ونتيجة للنزاعات العسكريّة بين الممالك التاميليّة فإنّ السفن الرومانيّة تعرّضت أحياناً لهجمات من بعض الزوارق التابعة لتلك الممالك المُتناحرة حين تدخل مياهها الإقليميّة[٣]. وتحفظ المصادر التاميليّة حادثة من هذا النوع عندما قام ملك التشيرا، في القرن الثاني الميلاديّ، بالهجوم على بعض السفن الرومانيّة والاستيلاء عليها. فيقول المصدر التاميليّ:" أَسَرَ المَلك اليافاناس (الرومان)، صبّ الزيت على رؤوسهم، ربط أيديهم إلى رؤوسهم وأخذ سُفنهم الجميلة المُحمّلة بالمجوهرات"[٤].

ويحقّ للمرء أنْ يتساءل هنا عن حجم الربح الماليّ الضخم الذي يجنيه التاجر الرومانيّ من ممالك الهند التاميليّة، حتّى يُغامر بنفسه أوّلاً وبرزقه ثانياً للوصول إليها.

أ– مملكة التشيرا:

اختار عدد من قادة السفن الرومانيّة والتجّار على متنها تفادي أخطار القراصنة والنزاعات الإقليميّة، التي ابتلى بها الساحل الشماليّ للهند، والإبحار مُباشرة إلى مملكة تشيرا (Chera) من الساحل الصوماليّ أو من خليج عدن[٥].

ويوضّح بليني أنّ الطريق الأكثر فائدة للتجّار الرومان القاصدين الهند، هو أنْ ينطلقوا من ميناء أوكليس، مُستخدمين رياح الرياح الموسميّة الجنوبيّة الشرقيّة في رحلة بحريّة ليصلوا إلى ميناء **موزوريس(Muziris)** المركز التجاريّ الأوّل في الهند[٦]. ويبدو واضحاً من كلام بليني أنّ التاجر الرومانيّ كان بإمكانه الاستغناء عن زيارة ساحل كونكان(أس الساحل الشماليّ الغربيّ للهند)، ويسير مُباشرة إلى ميناء موزوريس التاميليّ. كما يتّضح أنّ ميناء موزوريس كان من الأهمّية بمكان حتّى جعله بليني المركز الأوّل للتجارة الهنديّة[٧]، وهو ما يتّفق مع ما أورده دليل

---

[1] P. M. E; LIII.; Pliny; N.H. VI, 26, 104; Ptolemy; Geography, VII,1.

[2] Peutinger Table; XI.

[3] P. M. E; LII.

[4] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p172.

[5] Young. G. K; op, cit, p26.

[6] Pliny; N. H, VI, 26, 104.

[٧] يُشير بليني في الفقرة نفسها إلى أنّ ميناء موزوريس لم يكن ميناءً مرغوباً بسبب القرصنة، وبسبب الحاجة إلى المراكب الصغيرة لإفراغ ونقل الحمولة. فوقع في تناقض في معلوماته، و سيتمّ التطرّق إلى هذا التناقض وإلى أسبابه المُحتملة في فقرة لاحقة. انظر: Tchernia. A; op, cit, p252.

البحر الإريثيري من أنّ القسم الأكبر من السلع الهنديّة تأتي من ميناء موزوريس الذي اتّجهت إليه مُباشرة مُعظم السفن التجارية الرومانيّة[1].

أ- أ- التجارة الرومانيّة في ميناء موزوريس(Muziris):

يقع ميناء موزوريس بالقرب من مدينة باتنام (Pattanam) الحديثة، على الساحل الجنوبيّ الغربيّ للهند، أو ما يُعرف بساحل مالابار(Malabar)[2]. ويذهب تشوف إلى تحديد موقعه في كرانجانور(Cranganore) الحاليّة[3]، إلى الجنوب من مصبّ نهر بيريار(Periyar) بحوالي ١٢ كم[4].

كان ميناء موزوريس أهمّ ميناء في مملكة التشيرا، ومن الموانئ النشطة جدّاً في المُحيط الهنديّ[5]. وغدا سكّانه فاحشي بفضل تعاملاتهم التجاريّة مع السفن القادمة من الامبراطوريّة الرومانيّة، ومن غوجارات وساحل كونكان[6].

هذا النشاط التجاريّ لميناء موزوريس، الذي حمل اسم "سوق الفلفل"[7]، يبدو جليّاً في المصادر الكلاسيكيّة الرومانيّة والهنديّة على حدّ سواء. فيذكر دليل البحر الإريثيري أنّ موزوريس تُدين بازدهارها إلى التجارة القادمة من ساحل أرياك(Ariake)(ويقصد ساحل كونكان شمال غربيّ الهند)، والقادمة من الإمبراطورية الرومانيّة[8].

كذلك وصف بليني الرحلة التجاريّة من اليمن إلى موزوريس بالرحلة الأكثر ربحاً وفائدة[9]. أمّا الأدب الهنديّ التاميليّ فيصف سُفن اليافاناس(الرومان) المصنوعة بإتقان والراسية في موزوريس، حيث ينزل تجّار اليافاناس ليحصلوا على الفلفل الأسود المحلّي مُقابل كمّيات كبيرة من الذهب الرومانيّ[10].

ويصف الأدب التاميليّ، في موضعٍ آخر، كيف يجلب المزارعون الهنود محاصيل الفلفل الأسود إلى مخازن ميناء موزوريس ليبيعوه إلى اليافاناس، فيُورد:" القوارب الصغيرة تأخذ إلى

1 P. M. E; LIII.

٢ أبو الغيث(عبد الله): النشاط التجاري اليمني القديم وصلاته بالهند، ص٩.

3 Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p205.

٤ بن صراي(حمد محمد): العلاقات الحضارية بين الخليج العربي وشبه القارة الهندية وجنوبي شرق آسيا، ص٦٤.

5 Deloche. J; op, cit, p39.

6 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p173.

٧ بن صراي(حمد محمد): العلاقات الحضارية بين الخليج العربي وشبه القارة الهندية وجنوبي شرق آسيا، ص٦٥.

8 P. M. E; LIV.

9 Pliny; N. H, VI, 26, 104.

10 De Romanis. F; Rome and the notia of India: relations between Rome and India from 30 BC to the Flavian period, op, cit, pp95, 136, 137.

الشاطئ(هدايا الذهب)[١] التي جلبتها سُفن اليافاناس الكبيرة. موزوريس مُزدحم، ويعجّ بالحركة حيث تُكوّم أكياس الفلفل على مستوى عالٍ في البنايات المُحيطة. هُنا الملك يُقدّم إلى الزوّار المُنتجات النادرة من الجبال والبحار"[٢].

وما أورده الأدب التاميلي أثبتته التنقيبات الأثرية الحديثة في باتنام، التي كشفت عن بقايا أبنية، ومُستودعات، وأرصفة في الموقع صُنعت من القرميد أو الطوب المشويّ[٣]. كما تضمّنت الاكتشافات في الموقع آلاف القطع الخزفيّة من الآنية الرومانيّة، وأجزاء من الخزف الرومانيّ المُلوّن الذي كان يُطلق عليه اسم" تيرا سيجلّاتا"[٤]، بالإضافة إلى عدد من العقود النحاسيّة، وقطع من اللبان العربيّ، والزجاج الرومانيّ، وعدد من الأحجار الكريمة التي كان يُنتجها البحر الأحمر قُرب شاطئ ميناء برنيكي المصريّ[٥].

ويبدو أنّ العلاقات السياسيّة التي أقامها مُلوك تشيرا مع الأباطرة الرومان، والتي أُشير إليها في بداية هذا الفصل، كان لها نتائج إيجابيّة على التجارة الرومانيّة، إذْ تعامل ملوك التشيرا بتسامح كبير مع التجّار الرومان في ميناء موزوريس، لدرجة أنّهم سمحوا لهم بالاستيطان في الميناء لابل وبإقامة معبد وثنيّ أوغسطيّ[٦].

وبناء هذا المعبد الرومانيّ في موزوريس مُثبت في ثلاثة مصادر كلاسيكيّة. المصدر الأوّل: هو خريطة أو لوح بيوتنجر التي تُسجّل وجود معبد رومانيّ في المدينة الهنديّة (موزوريس) بالعلامة " معبد أوغسطيّ(Templum Augusti)"[٧]. ومثل هذا البناء لا يُمكن أنْ يُبنى إلّا من قبل رعايا من الامبراطوريّة الرومانيّة من الذين استقرّوا في الميناء، أو على الأقلّ أقاموا فيه لفترات طويلة[٨].

---

[١] يصف الأدب التاميليّ الأموال التي يدفعها التجّار الرومان إلى ملوك التشيرا بُمصطلح" هدايا"، وهو يُذكّر بما أورده دليل البحر الإريثريّ من أنّ التجّار الرومان الذين كانوا ينزلون في ميناء مُخا كانوا يُقدّمون "هدايا" لملوك حمير. وهو ماقد يكون مردّه إلى نظرة الملوك في اليمن والهند إلى أنّ جميع خيرات بلادهم مُلك شخصيّ لهم و بالتالي فإنّ التبادلات التجاريّة كانت علاقة شخصيّة، فوصفوا الأثمان التي قدّمها التجّار الرومان عن هذه البضائع بمُصطلح "الهدايا". انظر:

P. M. E; XXIV. ; McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p117.

[2] Gupta. S; op, cit, p5.

[3] Sidebotham.S; Berenike and the Ancient Maritime Spice Route, op, cit,pp190, 191.

[4] Avari. B; op, cit, p138.

[5] Sidebotham.S; Berenike and the Ancient Maritime Spice Route, op, cit,p 191.

[6] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p117.

[7] Peutinger Table; XI.

و لم يكن هذا المعبد الأوغسطيّ في موزوريس هو المعبد الوحيد الذي قام التّجار الرومان ببناءه خارج حدود الإمبراطوريّة، بل حفظت النقوش التدمريّة معلومات عن قيام بعض التجّار الرومان الأثرياء بتأسيس معبد أوغسطسيّ في بعض المدن البارثيّة التي جمعتهم بها علاقات تجاريّة، وأقاموا فيها بغرض تسيير أمور تجارتهم. انظر:

Elton. H; op, cit, p94.

[8] Warmington. E. H; op, cit, p18.

المصدر الثاني: هو دليل البحر الإريثيري الذي يُورِد:" تَجلب السفن الرومانيّة إلى موزوريس الحبوب الكافية لأولئك الذين يعملون بالشحن لأنّ التجّار لا يستخدمونه"[١]. أولئك الذين أشار دليل البحر الإرتيري أنّهم يعملون بالشحن، ويَجلب إليهم التجّار الرومان الحبوب(القمح) هم من الرومان المُستوطنين في الميناء[٢]. إذْ من المعروف أنّ النظام الغذائيّ في المُجتمع الهنديّ يعتمد على الرزّ وليس القمح.

أمّا التجّار الذين قصدهم الدليل بقوله: " لأنّ التجّار لا يستخدمونه"، فهم الهنود المحلّيون. وما أورده دليل البحر الإريثيري عن أولئك الذين يعملون في الشحن يدلّ على أنّ عدداً كبيراً من الرعايا الرومان ما بين تجّار وصنّاع وحرفيين ومرتزقة مُسلّحين، كانوا يقيمون في موزوريس في ذروة فصل الإبحار التجاريّ[٣].

أمّا المصدر الثالث: فهو ورقة بُردي، تُعرف بالأبحاث الحديثة باسم" ورقة برديّ موزوريس". إذْ عُثر في مصر على ورقة بُردي، تعود للقرن الثاني الميلاديّ، تُقدّم تفاصيل قرض تجاريّ كانت الغاية منه شراء سلع من الهند[٤]، ومن بين التفاصيل التي تذكرها ورقة البردي هذه ما يلي: " بنود(شروط) القرض تمّت في موزوريس". مما يدلّ على أنّ بنود القرض قدْ تمّت مع مواطن رومانيّ مُقيم في ميناء موزوريس لكي يشتري السلع لرحلة تجاريّة من الهند إلى مصر ذهاباً وإياباً[٥].

وهنا بالذات يُطرح تساؤل مُهمّ حول السبب الذي دفع التجّار الرومان لبناء هذا المعبد الأوغسطي في ميناء موزوريس بالذات؟. فيبرز جوابان مُحتملان لبناء هذا المعبد في موزوريس. الأوّل هو ما ذُكر سالفاً من أنّ ملوك التشيرا كانوا مُتسامحين مع التجّار الرومان، لذلك سمحوا لهم بإقامة معبد وثنيّ ومُمارسة طقوسهم وشعائرهم الدينيّة فيه[٦]. والثاني: هو أنّ النشاط التجاريّ في ميناء موزوريس كان يفوق النشاط التجاريّ في بقية الموانئ الهنديّة، بحكم أنّ موزوريس كان المُصدّر

---

[1] P. M. E; LVI.

[2] Casson. L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, op, cit, p24.

[3] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p174.

[4] Avari. B; op, cit, p138.

[5] Young. G. K; op, cit, p26.

و لم يكن المُستدين هو وحده رومانيّ بل الدائن أيضاً كان رومانيّ، إذْ أنّ وثيقة القرض قد كُتبت بلغة يونانيّة ممّا يدلّ على أنّ الطرفين كانا يفهمان هذه اللغة، كما أنّ ورقة البرديّ تُشير إلى عُملاء للمُدين في كوبتوس والإسكندريّة قاموا بمهمّة تفحّص السلع التي نقلها التاجر المُستدين ليتأكّدوا من أنّ القرض قد استخدم بالفعل في شراء سلع هنديّة من موزوريس. انظر:

McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, pp90, 92.

وللوقوف على النصّ الكامل لورقة بردي موزوريس مع ترجمتها راجع:

De Romanis. F; Playing Sudoku on the Verso of the Muziris Papyrus, Journal of the Ancient Indian History, 2012, pp75- 101.

[6] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p117.

الأساسيّ للفلفل الأسود[١]. ممّا دفع التجّار الرومان إلى الاستيطان فيه بهدف تسهيل تعاملاتهم التجاريّة[٢]، فقاموا بالتالي ببناء معبد وثنيّ على اعتبار أنّه كان أحّد الركائز الأساسيّة في أيّ مُجتمع أو جالية رومانيّة[٣]. وفي هذا السياق يُورد الفيلسوف الإسكندرانيّ" فيلو(Philo)" أنّ الديانة الإمبراطوريّة (أيّ التي تُقدّس الإمبراطور)، كانت قويّة في مدينة الإسكندريّة المصريّة، وأنّه كان يوجد فيها معبد أوغسطيّ، وبناية كبيرة وُضعت تجاه الميناء. مُضيفاً أنّ هذا المعبد كان مليئاً بالصور، والتماثيل، والزينة المصنوعة من الذهب والفضّة، وأنّه كان مصدر أمان وإرشاد لجميع من قدموا إلى ميناء الإسكندريّة[٤]. ومن المُحتمل أنّ المعبد الأوغسطيّ في موزوريس قد قام بوظيفة مُماثلة للتجّار الإسكندريين، الذين يقومون برحلات تجاريّة بحريّة إلى الهند.

ولم يكن في جنوبيّ الهند معبد وثنيّ فحسب، بل تُشير المصادر التاريخيّة إلى أنّ الرعايا الرومان قد أدخلوا الديانة المسيحيّة إلى جنوبيّ الهند، فيُشير المؤرّخ الكنسيّ يوسابيوس القيصري، إلى أنه عندما زار عالم اللاهوت المسيحيّ باتانيوس (Pantaenus)[٥] الهنود، فإنّه وجد بينهم أناس يُؤمنون بالمسيحيّة، ويعرفون عن المسيح من خلال كتابات للرسول متّى(Matthew) باللغة العبريّة[٦]. وربّما يدلّ وجود إنجيل عبريّ في الهند، على أنّ المُجتمع الهنديّ كانت له ارتباطات مع فرع دينيّ يهوديّ– مسيحيّ. وهو أمر يبدو معقولاً جدّاً في ضوء ما أثبتته المصادر الرومانيّة من أنّ بعض اليهود الأثرياء كانوا يُديرون شركات تجاريّة كبيرة لها ارتباطات بالتجارة الشرقيّة[٧].

من هؤلاء اليهود البارزين كان شخص يُدعى ماركوس جوليوس ألكسندر(Marcus Julius Alexander)[٨] الذي كان مسؤولاً عن جمع الضريبة الرومانيّة المعروفة باسم ضريبة الرُبع أو

---

1 Warmington. E. H; op, cit, p181.

2 Young. G. K; op, cit, p27.

3 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p49.

4 Philo; Embassy to Gaius, XXII, 150.

٥ باتانيوس: عالم لاهوت مسيحيّ. عاش في القرن الثاني الميلاديّ، خلف كليمنت(Clement) في إدراة المدرسة المسيحيّة في الإسكندريّة، وكليمنت كان أوّل عالم مسيحيّ يذكر بوذا ويتطرّق إلى مُناظرة الإسكندر العظيم مع الفلاسفة الهنود العشرة. انظر :

Stavig. G; Historical Contacts Between India and Egypt Before 300 A. D, Journal of Indian History (1989- 1992), pp 1- 22, p9.

٦ القيصري (يوسابيوس): تاريخ الكنيسة، ترجمة: مرقص داوود، القاهرة، ١٩٧٩، ص٢١٨.

7 Young. G. K; op, cit, p60.

٨ ماركوس جوليوس ألكسندر: ابن ألكسندر ألابارخ (Alabarch)، أحّد زعماء اليهود في مصر وأكثرهم غنىً وشهرة في تلك الفترة. وهو في الوقت نفسه أخ تيبريوس ألكسندر الذي تولّى ولاية جودايا في فلسطين، وتولّى عدّة مناصب في الإمبراطوريّة الرومانيّة. وماركوس نفسه تزوّج برنيكي بنت هيروديس أغريبا الأوّل ملك جودايا. انظر:

Josephus; Ant. Jud, XX, 5, 2 . ; Modrze jewski. M; The Jews of Egypt From Ramses II to Emperor Hadrian, Tr; Robert Cornman, Jewish Publication Society, Philadelphia, 1995, pp90- 185.

تيتارت(Tetarte) على السلع الشرقيّة القادمة إلى الإسكندريّة[١]، و كَلّف ولده بإدارة أعمال تجاريّة، استأجر فيها موظّفين وصدّر السلع التجاريّة عبر المُحيط الهنديّ[٢]. ومن المُحتمل أنّ هؤلاء التجّار اليهود، الذين تحوّل قسماً منهم إلى المسيحيّة، هُم من أدخل الديانة المسيحيّة إلى الهند. وهو أمر يبدو منطقيّاً في ضوء القاعدة التي تفترض التوازي بين القنوات التجاريّة والحضاريّة.

والنقطة الغريبة التي لابدّ من الإشارة إليها بخصوص أهمّية ميناء موزوريس، هو أنّ بليني يُورد إشارة إلى تناقص أهمّيته، وأنّه ليس ميناءً مرغوباً بسبب انتشار القراصنة في المناطق القريبة منه، ولأنّ مرسى السفن بعيدة عن الأرض مما حَتّم على التجّار الرومان نقل الشحن بالقوارب الصغيرة إليه. وهذا يُناقض ما أورده(أي بليني) في الفقرة نفسها من أنّ ميناء موزوريس كان الاتجاه الأكثر فائدة للتجّار الرومان[٣]. والتفسير المُحتمل لهذا التناقض الذي وقع فيه بليني هو أنّ يكون قد أورد ما أورده عن أهمّية الميناء بناءً على التقرير الحكوميّ، المؤرّخ إلى الفترة بين ٤٨– ٥٢م، الذي اعتمد عليه بليني في موسوعته عن التاريخ الطبيعيّ، ثمّ عاد وجدّد هذه التفاصيل بمعلومات أحدث عن حالة الميناء ومملكة تشيرا خلال الفترة بين عامي ٥٢– ٧٧م[٤]. إذْ خلال هذه الفترة بدأ القراصنة الهنود بتوسيع عملّياتهم إلى مُهاجمة السفن الرومانيّة النازلة في ميناء موزوريس، مما دفع التجّار الرومان إلى نقل عملّياتهم التجارية إلى مملكة الباندیان القريبة التي كانت توفّر هي الأخرى كمّيات كبيرة من الفلفل وتُقدّم حماية أكبر للسفن التجارية الرومانيّة[٥].

على أيّة حال، يبدو أنّ ميناء موزوريس قد حافظ على أهمّيته بالرغم مما أورده بليني، إذْ يُشير بطليموس في جغرافيّته إلى موزوريس على أنّها متجر[٦]. كما أنّ ورقة البردي التي سجّلت القرض التجاريّ في موزوريس والتي أُشير إليها سابقاً، والتي تعود إلى القرن الثاني الميلاديّ، تُؤكّد ما أورده بطليموس وتُدرج عدد من السلع التجارية التي جُلبت من ميناء موزوريس من بينها الفلفل والعاج وصدف السلحفاة[٧].

---

1 Mcleister. K; op, cit, pp26, 27.
2 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p174.
3 Pliny; N. H, VI, 26.
4 Tchernia. A; op, cit, p252.
5 De Romanis. F; Rome and the notia of India: relations between Rome and southern India from 30 BC to the Flavian period, op, cit, p108.
6 Ptolemy; Geography, VII, 1- 2.
7 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, pp 89- 92.

ب- مملكة الباندیان:

المملكة التاميليّة الثانية التي كانت موانئها وثرواتها محطّ اهتمام من التاجر الرومانيّ كانت مملكة الباندیان(Pandian) التي فرضت سيطرتها على أقصى جنوبيّ شبه القارّة الهنديّة، وامتلكت عدد من الموانئ كان أهمّها ميناء نيل كيندا(Nelcynda)، وأنتجت مُرتفعاتها كمّيات كبيرة من الفلفل الذي كان مرغوباً بشدّة في المُجتمع الرومانيّ[1]، بالإضافة إلى اللآلئ الثمينة التي حصل عليها ملوك الباندیان من خليج مانّار(Mannar)[2]. هذه اللآلئ كانت من الأهمّية بمكان لدرجة أنّ دليل البحر الإريثيري قد أدرجها في المرتبة الثانية، بعد الفلفل، في قائمة السلع التي حصل عليها التاجر الرومانيّ من ممالك الهند التاميليّة[3].

واشتهرت ثروات مملكة الباندیان اللؤلؤيّة في جميع أنحاء العالم القديم، وحاكَ الكُتّاب الرومان الأساطير كيف قام هرقل(Hercules) بتأسيس مملكة الباندیان لابنته الوحيدة باندیا(Pandaea)[4]. ويشرح المُؤرّخ أريان في حكاية جميلة كيف قام هرقل بجمع جميع الجواهر من البحار، وجلبها إلى هذا الجزء من الهند لتُزيّن ابنته باندیا. ويُضيف أريان:" هذه هي اللآلئ نفسها التي يشتريها التجّار الرومان بأسعارٍ عالية ويبيعونها إلى الأثرياء الرومان بأسعارٍ باهظة"[5].

هذه الثروات اللؤلؤيّة في خليج مانّار كانت حكومة الباندیان تجمعها بوساطة المُجرمين المحكومين بالأعمال الشاقّة، وتقوم ببيعها عن طريق وكلائها الملكيين إلى التجّار الرومان النازلين في موانئ المملكة[6]. وأصداء أهمّية هذه اللآلئ التاميليّة وقيمتها الكبيرة تبدو بوضوح لدى بليني الذي يورد أنّ " اللآلئ التي يُرسلها إلينا المُحيط الهنديّ تحمل القيمة والسعر الأغلى من جميع المواد الأخرى" [7].

و يُشدّد دليل البحر الإريثيري، هو الآخر، على أهمّية ثروات التاميل اللؤلؤيّة، فيُورد:" تُنتج هذه المنطقة كمّيات كبيرة من اللآلئ المُمتازة"[8]. و في الوقت الذي اقتصر فيه حضور التجّار الرومان على المُدن الساحليّة كميناء نيل كيندا[9]، فإنّ الصنّاع والحرفيين توغّلوا نحو الداخل إلى

---

1 Warmington. E. H; op, cit, p181.
2 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p176.
3 P. M. E; LVI.
4 C. H. I; Vol. I, p597.
5 Arrian; Alexander, VI, 8.
6 Arthasastra; VI, 12.
7 Pliny; N. H, IX, 56.
8 P. M. E; LIX.
٩ يُعلّق ديو خريستوم على نزول التجّار الرومان على الساحل الهنديّ، فيُورد:" هؤلاء الذين يُسافرون إلى الهند سعياً وراء الأرباح التجاريّة يختلطون، غالباً، مع الهنود على الساحل". انظر:
Dio Chrysostom; Orations, XXXV,22.

عاصمة مملكة الباندیان مادوروي(Madurai)[١]، حيث كانت حِرفهم ومهاراتهم مطلوبة من ملوك الباندیان الذين وظّفوهم في تزيين المعابد والقصور الملكيّة[٢].

كما وجد المُرتزقة الرومان من المُسلّحين المُحترفين، والذين كانوا يُرافقون السفن الرومانيّة، لردّ خطر القراصنة عنها، فرص عمل لدى ملوك الباندیان، الذين وظّفوهم كحرس ومُرافقين عسكريين[٣]. و يصف الأدب التاميلي كيف قامت قوّات اليافاناس بحراسة ملك الباندیان، ووصفتهم بالحرّاس المُمتازين المُتمتّعين بنظرات ثاقبة ومُسلّحين بسيوف صارمة، كما وصفت كيف عمل السكّان الداخلين، إلى العاصمة مادوروي على أنْ لا يُثيروا شكوك اليافاناس الذين يحرسون العاصمة[٤].

أ- ب- ميناء نيل كيندا(Nelcynda):

يقع ميناء نيل كيندا إلى الجنوب من ميناء موزوريس بحوالي(٩٠ كم)، وإلى الداخل بحوالي (١٣ميل) عكْس تيار نهر بابميار(Pambiyar)[٥]. وجاء اسم نيل كيندا من الاسم السنسكريتيّ" نيل أور(Nellin Ur)" ويعني" مدينة نيل"[٦].

نال هذا الميناء شهرة، وحضور قويّاً في المصادر الكلاسيكيّة، فاقت غيره من الموانئ الهنديّة. فورد في لوح أو خريطة بيوتنجر باسم" ميناء ناينكيلدا (Nincylda)". وعند الجغرافيّ بطليموس باسم ميل كيندا (Melkynda)[٧]. و ورد في دليل البحر الإريثيري باسم نيل كيندا (Nelcynda)[٨].

أمّا بليني فأطلق عليه اسم نياكيندي (Neacyndi)" [٩]. وبغضّ النظر عن تعدّد تسميّات هذا الميناء، فإنّ وروده في كُلّ هذه المصادر يُشير من دون شكّ إلى أهمّية تجاريّة كبيرة استحوذ عليها في العالم القديم.

وبالرغم من أنّ الموقع المُؤكد لهذا الميناء غير معلوم إلى يومنا هذا، إلّا أنّ تشوف يرى أنّ الموقع، الأكثر ترجيحاً له، هو بالقرب من مدينة كوتايام (Kottaiam) الحديثة[١]. وهي المدينة التي عُثر فيها على كنز كبير من القطع النقديّة الرومانيّة تبلغ (٨ آلاف) أوري ذهبيّ[٢].

---

[1] Ptolemy; Geography, VII, 1.
[2] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p182.
[3] De Romanis. F; Rome and the notia of India: relations between Rome and southern India from 30 BC to the Flavian period, op, cit, p 105.
[4] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p55.
[5] Deloche. J;op, cit, p39.
[6] De Romanis. F; Rome and the notia of India: relations between Rome and southern India from 30 BC to the Flavian period, op, cit, pp 142-144.
[7] Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p208.
[8] P.M.E; LV.
[9] Pliny; N. H, VI, 26- 105- 106.

تمتّع ميناء نيل كيندا بميّزات إضافيّة عن ميناء موزوريس، إذْ أنّ نهر بابميار عميق لدرجة تمكّنت معها السفن الرومانيّة الكبيرة من الإبحار فوقه للرسو في المياه المحميّة بجانب الميناء[٣]. ويُشير الأدب التاميلي القديم إلى ميناء نيل كيندا على أنّه مركز حضريّ كبير، مُحاط بخندق مائيّ دفاعيّ عريض. ويُضيف بليني أنّ صعوبات التحميل في ميناء موزوريس، جعلت من ميناء نيل كيندا أكثر فائدة للتجّار الرومان من نظيره موزوريس[٤].

كما أنّ إطلالة ميناء نيل كيندا على الممرّات البحريّة التي تفصل شبه القارّة الهنديّة عن جزيرة سريلانكا، منحت ملوك الباندیان فرصة الوصول إلى السلع والبضائع، التي تُنقل من شرقيّ الهند إلى موانئ مالابار من جهة، وفرص أكبر للمُتاجرة بالسلع القادمة من جزيرة سيريلانكا من جهة أخرى[٥].

جـ- مملكة التشولا:

المملكة التاميلية الثالثة التي تعامل معها التجّار الرومان، كانت مملكة التشولا(Chola) التي سيطرت على الحافّة الجنوبيّة الشرقيّة للهند، ما بعد مضائق البالك، الفاصلة بين شبه القارّة الهنديّة وجزيرة سريلانكا، وكانت تُطلّ على خليج البنغال[٦].

وتأتي أهمّية هذه المنطقة الهنديّة من إنتاجها، هي الأخرى، لمحاصيل الفلفل، فضلاً عما كانت توفّره للتاجر الرومانيّ من منتوجات كانت تصل إلى موانئها من جنوبيّ شرقي آسية كالقرفة وأصداف السلاحف. واحتوت مملكة التشولا على عدد من الموانئ المُهمّة، التي أتاحت للتجّار الرومان القيام باتّصالات تجاريّة مع هذه المنطقة[٧]. ويُورد دليل البحر الإريثيري أسماء ثلاثة موانئ على الساحل الجنوبيّ الشرقيّ من الهند هي: كامارا(Kamara)، بودوك(Poduke)، سوباتما (Sopatma)[٨]. ويبدو أنّ كامارا وبودوك قد قاما بالدور الأكبر في التجارة الهنديّة. أمّا سوبتاما، الذي يرى الأستاذ تشوف أنّه يتطابق مع موقع مدينة مادراس الحاليّة (Madras)، فقام بدور ثانويّ إذْ لم تتمكّن الأبحاث الأثريّة من التوصّل إلى ما يُشير إلى حضور رومانيّ قويّ فيه[٩].

---

1 Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p208.
2 Raschke. M.G; op, cit, pp 665- 668.
3 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p52.
4 Pliny; N. H, VI, 26.
5 Ptolemy; Geography, VII, 1.
6 C. H. I; Vol. I, p595.
7 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p56.
8 P. M. E; LX.
9 Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p240.

ويصف دليل البحر الإريثيري كيف قامت هذه الموانئ بتعاملات تجاريّة مع الساحل الغربيّ للهند، ووصفها كموانئ للمراكب الصغيرة التي أبحرت على طول الساحل حتّى ساحل ليميريك أو مالابار [١].

أ- جـ- ميناء كامار:

يُعرف أيضاً باسم كافيريوبومباتينام(Kaveripumpattinam). كان ميناء كامار(Kamara) ميناءً ومدينة بنفس الوقت، لابلْ أهمّ مركز حضريّ في مملكة التشولا[٢].

يقع على الساحل الجنوبيّ الشرقيّ للهند(ساحل كورمانديل) قرب مدخل نهر كافيري(Kaveri) الذي يُعتبر الممرّ المائيّ الأضخم في جنوبيّ الهند، ويصبّ في المُحيط عبر دلتا بعدّة مخارج أو مصبّات كبيرة[٣]. في ولاية التاميل نادو(Tamil Nadu) اليوم في جنوبي الهند[٤]. و هو يتطابق مع موقع مدينة كاريكا الحاليّة (Karika) [٥].

وصف دليل البحر الإريثيري ميناء كامار بالميناء الواقع على الخليج(أيّ خليج البنغال)[٦]. ووصفه الأدب التاميلي كمركز حضريّ كبير، وأشار إلى التجارة المُبكّرة فيه التي تضمّنت: " خيول سريعة نُقلت بحراً، أكياساً من الفلفل الأسود نُقلت بالعربات، و مجوهرات ثمينة وذهب، و خشب الصندل، و اللآلئ من البحار الجنوبيّة، و مصنوعات يدويّة، و بضائع ثمينة أخرى كانت مُتراكمة في الشوارع العريضة"[٧].

هذا الازدهار التجاري في الميناء جذب التجّار الرومان إلى المُتاجرة فيه، والبعض منهم امتلكوا مخازن ضخمة أقاموها داخل الميناء[٨]. ويَصف الأدب التاميليّ هذا النشاط التجاريّ للتجار الرومان في الميناء، فيُورد:" تُشرق الشمس على البنايات الرائعة لليافاناس(الرومان) التي كانت مُزدهرة بشكلٍ كبير. يوجد هناك بحّارة من الأراضي البعيدة التي تعيش كجالية واحدة فيه"[٩]. أمّا وسط المدينة فكان مُخصّصاً للأعضاء البارزين في مُجتمع التشولا، وتضمّن معابد، وأبنية

---

[1] P. M. E; LX.
[2] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p182.
[3] Seland. E; op, cit, p50.
[4] Higham, C. F; op, cit, p122.
[5] Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p240.
[6] P. M. E; LX.
[7] De Romanis. F; Rome and the notia of India: relations between Rome and southern India from 30 BC to the Flavian period, op, ciy, pp 114, 115.
[8] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p56.
[9] Champakalakshmi. R; Trade, Ideology and Urbanisation: South India 300 BC to AD 1300, Oxford University Press, Delhi, 1996, p105.

ضخمة، وقصور، ومحطّة لتحصيل الرسوم الجمركيّة، رُفع فوقها شعار النمر، الذي كان رمزاً لمملكة التشولا. كما كان يوجد قرب الشاطئ منارة لتوجيه السفن القادمة خلال الليل[١].

ويبدو أنّ ميناء كامار قد تعرّض لكارثة نجمت عن تسونامي(إعصار كبير) غمر الميناء وأدّى إلى محوه بشكلٍ كامل. هذه الكارثة حدثت على الأغلب في فترة قريبة من القرن الثالث الميلاديّ، وانعكست أصدائها في الأدب التاميلي الذي وصف كيف لَعنت الآلهة الهنديّة ملك التشولا لأنّه رفض أداء الطقوس المُقدّسة لها[٢]. وبالفعل أثبتت الأبحاث الأثرية فرضيّة غرق الميناء بالكامل، إذْ عثر علماء آثار ما تحت الماء، على بقايا الأبنيّة التي كانت قائمة فيه وهي مغمورة بالمياه. و لاتزال حوادث المدّ والجزر تُلقي ببقايا خزفيّة من الخراب الغارق على الشاطئ إلى يومنا هذا[٣].

ب- جـ – ميناء بودوك:

يُطلق عليه اليوم اسم ميناء أريكاميدو(Arikamedu). من أهمّ الموانئ الهنديّة على الساحل الجنوبيّ الشرقيّ للهند. يقع جنوبيّ بلدة بونديشيري(Pondicherry) الحاليّة بحواليّ ستّة كيلومترات في مواجهة خليج البنغال، إلى الشمال من ميناء بوهار[٤]. و يُطلق عليه السكّان المحلّيون اسم أريانكوبّام (Ariyankuppam). ويتدفّق بالقرب منه نهر يحمل الاسم نفسه يصبّ في خليج البنغال[٥].

نال هذا الميناء شُهرة كبيرة، ونشاطاً ملاحيّاً وتجاريّاً واسعاً خلال الفترة بين ٢٠٠ق.م– ٢٠٠م. فذكره دليل البحر الإريثيري، ضمن ثلاثة موانئ، تعامل معها التجّار الرومان على الساحل الشرقيّ للهند[٦]. وأشارت المصادر الهنديّة التاميليّة إلى ازدهاره التجاريّ، وإلى مُشاركة التجّار الرومان في العمليّات التجاريّة فيه. فيُشير الشعر التاميليّ إلى مصابيح الرومان الجذّابة. وربّما كانت هذه إشارة إلى زيت الزيتون، الذي صدّره التجّار الرومان إلى هذه المنطقة، والذي استخدم كوقودٍ حُرق في المصابيح بشكلٍ جميل، ومن دون أنْ يُصدر رائحة[٧].

بقيت المصادر الكلاسيكيّة هي الدليل الوحيد على نشاط تجارة الرومان في ميناء أريكاميدو، حتّى القرن العشرين الميلاديّ(في العام ١٩٣٧م)، عندما بدأت أعمال التنقيب الأثريّة تُظهر إلى

---

1 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p200.

2 Gaur. A; Underwater Exploration off Poompuhar and Possible Causes of its Submergence, Bulletin of the Indian Archeological Society, No. 28, 1998, pp84- 90.

3 Gaur. A; op, cit, pp 86- 90.

4 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p201.

٥ بن صراي(حمد محمد): العلاقات الحضارية بين الخليج العربي وشبه القارة الهندية وجنوبي شرق آسيا، ص٦٥.

6 P. M. E; LX.

7 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p56.

العيان، عدد كبير من المُخلّفات الأثرية الرومانيّة والتي كانت من دون شكّ، نتيجة حضور تجاريّ رومانيّ قويّ فيه[١].

وخلال التنقيبات الأثرية، التي امتدّت على عدّة عقود، عُثر في الميناء على صورة تُمثّل الامبراطور أوغسطس، كما استعادت التنقيبات مئات من القطع الفخاريّة من الحاويات، التي كانت تُستخدم لنقل الخمور المتوسّطية وزيت الزيتون الإيطاليّ[٢]. البعض من هذه القوارير والحاويات الفخّاريّة يعود لجزيرة رودوس والبعض الآخر يعود إلى جزيرة كوس[٣]. كما عُثر على قطع من الخزف الرومانيّ الملوّن(تيرا سيجلّاتا)، تؤرّخ إلى عهد الامبراطور تيبيريوس(١٤–٣٧م). بالإضافة إلى قطع زجاجيّة على شكل آنية زجاجيّة، كانت تُستخدم في تعبئة الزيوت العطريّة[٤]. كما عُثر على أختام فخّاريّة، يحمل قسم منها أسماء تجّار رومان، اشتهروا في القرن الأوّل الميلاديّ بإدارة شركات تجاريّة كبيرة عبر المُحيط الهنديّ مثل فيبي(VIBIE)، إيتّي(ITTA)، كامفري(CAMVRI) وكورنيليوس فيبي(C. VIBI). والقسم الآخر يحمل أسماء تجّار هنود تاميل، شاركوا في أعمال تجاريّة بين أريكاميدو ومصر الرومانيّة[٥]. من هؤلاء التجّار كان كانان(Kanan)، الذي عُثر على اسمه منقوشاً على قطع فخاريّة في ميناء أركاميدو الهنديّ، وعلى قطع مُشابهة في ميناء ميوس هرموس المصريّ. ويبدو أنّ كانان هذا كان من كبار رجال الأعمال حتّى استُخدم اسمه لختم تأشيرات مُلكيّة البضائع ودفعات التسليم[٦].

هذه الاكتشافات الأثريّة الضخمة في موقع أريكاميدو، دفعت عُلماء الآثار الذين نقّبوا في الموقع إلى تسميته بـ" أريكاميدو محطّة التجارة الهنديّة الرومانيّة"[٧].

د– الصادرات الرومانيّة إلى الممالك التاميليّة:

عرض التجّار الرومان على الوكلاء التاميل مواد المُرجان المتوسّطيّ الأحمر، و ريلغار(كبريتات الأمونيوم)، و أصباغ للملابس، بالإضافة إلى النبيذ. وكشفت التنقيبات الأثرية عن أجزاء من قوارير رومانيّة في أكثر من خمسين موقع في الهند من ضمنها الأراضي التاميليّة[٨].

---

[1] Deloche. J;op, cit, p40.

[2] Will.E. L; Mediterranean amphoras in India , in Eiring J. and Lund J. (eds), Transport Amphorae and Trade in the Eastern Mediterranean.: Aarhus University Press, Aarhus, 2004, pp. 433- 440, pp438, 439.

[3] Sidebotham.S; Berenike and the Ancient Maritime Spice Route, op, cit, 191.

[4] Tomber. R; op, cit, pp132- 137.

[5] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p57.

[6] Champakalakshmi. R; op, cit, p135.

[7] Higham. C. F; op, cit, p25.

[8] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p187.

وبخصوص صادرات النبيذ إلى الموانئ التاميليّة، فإنّ دليل البحر الإريثيري يُحدّد: " نبيذ، بكمّيات محدودة، وليس بنفس الكمّية المُصدّرة إلى باريجازا"[١].

وبما أنّ النبيذ كان في أعلى قائمة الصادرات إلى باريجازا، لذلك فقد تكون الكمّية التي صدّرها الرومان إلى الموانئ التاميليّة (محدودة) مُقارنةً مع البضائع والسلع الأخرى ولاسيّما المعادن الرخيصة[٢]. ونال النبيذ الرومانيّ شُهرة كبيرة في المُجتمع التاميليّ، فُيشير الكتّاب الرومان إلى التجّار الرومان الذي يعرضون مُنتجات إيطالية، على الأرجح النبيذ، على تجّار التوابل الهنديّة. فيُورد برسيوس:" تحت الشمس المُتصاعدة(الشرق البعيد) ترى شخصاً يُقايض مُنتجاً إيطالياً للحصول على الفلفل المُجعّد وبذرة الكمّون الشاحبة"[٣].

ويقترح الدليل الآثاريّ بهذا الخصوص أنّ الممالك التاميليّة استلمت من التجّار الرومان، نوعية من نبيذ البحر المتوسط العادي نسبيّاً، إذْ تتشابه نوعيّته مع نوعيّة النبيذ، الذي حصلت عليه الحاميات الإيطاليّة على حدود الإمبراطورية الرومانيّة[٤]. وتميّز النبيذ الذي صدّره الرومان إلى الممالك التاميليّة باحتوائه على نسبة ملح عالية نسبيّاً. وهو ما فسّره علماء الآثار برغبة التاجر الرومانيّ بالحفاظ على مادّة النبيذ من الفساد خلال الرحلة البحريّة الطويلة(إذْ من المعروف أنّ الملح يقوم بدور المادّة الحافظة)[٥]. ولم يزرع التاميل كرمة العنب، إلّا أنّهم شربوا مشروب كحوليّ يُطلق عليه اسم " الخمر" أنتجه العامل التاميليّ من فاكهة النخيل[٦]. هذا الأمر جعل من النبيذ الرومانيّ العاديّ سلعة غالية، يتمتّع بها رجال البلاط الملكيّ والأثرياء من التاميل فقط[٧]. وفي هذا المجال يصف الشعر التاميليّ كيف صبّ الخدم النبيذ الأجنبيّ للنخبة الحاكمة، فيُورد:" النساء اللواتي يرتدين أساور مُشرقة يصبّون، بالبهجة والسرور، في الكؤوس الذهبيّة المُزيّنة، النبيذ الحلو البارد الذي جلبته سُفن اليافاناس(الرومان) الرائعة"[٨]. وكشفت أعمال التنقيب في ميناء أريكاميدو التاميليّ عن مئات القطع الفخاريّة، نصفها يعود إلى الأوعية المُستخدمة في تعبئة النبيذ الإيطاليّ. واحتوت العديد من القطع الفخاريّة على حُبيبات بركانيّة في تركيبها الداخليّ مما يُشير إلى أنّها قد صُنعت في منطقة كمبانيا في وسط إيطالية[٩].

---

1 P.M. E; LVI.
2 P. M. E; LVI.
3 Persius; Satires, VI, 53- 5.
4 Rauh. N; Merchants, Sailors and Pirates in the Roman World, Tempus, 2003, pp98, 99.
5 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p187.
6 Strabo; the Geography, XVI, 4. 25.; Pliny; N.H. XII. 40.
7 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p51.
8 Begley. V. and Francis.P. and Mahadevan. I; Th e Ancient Port of Arikamedu: New Investigations and Researches 1989–1992. Pondicherry, 1996, p23.
9 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p187.

و ممّا لاشك فيه أنّ انفجار بركان فيزوف في العام ٧٩م، ترك آثاراً سلبيّةً على صناعة النبيذ الكمبانيّة، وهو ما انعكس على كمّ الصادرات من النبيذ إلى الهند[1]. وربّما أجبر انخفاض كمّيات النبيذ الإيطاليّ المُنتج التجّار الرومان، على زيادة اعتمادهم على الذهب(نقوداً وسبيكة) للقيام بالتبادلات التجاريّة مع الممالك التاميليّة[2]. وإذا أُخذ في الحسبان أنّ ما أورده بليني من أنّ الهند كانت تستنزف خمسين مليون سيستريس سنويّاً من الذهب الرومانيّ، كان قبل انفجار بركان فيزوف عام ٧٩م[3]، فإنّه يُمكن أنْ نفترض أنّ حجم الصادرات الذهبيّة الرومانيّة إلى الهند قد شهدت ارتفاع الرقم الذي أورده بليني ربّما بمقدار الضعف[4].

بالإضافة إلى النبيذ، جلب التاجر الرومانيّ إلى الممالك التاميليّة أصنافاً من الملابس التاميليّة البسيطة، و منسوجات مُتعدّدة الألوان، و كمّيات كبيرة من الزجاج والقصدير والرصاص[5].

وكانت تجارة المعادن الرخيصة واسعة النطاق في الهند، إذْ يُشير بليني إلى أنّ الهند اعتمدت على الإمبراطوريّة الرومانيّة في أغلب حاجتها من المعادن الرخيصة، فيقول بليني بشكل واضح: " الهند ليس فيها نحاس أو رصاص، لذلك فإنّ هذا البلد يحصل على هذه المعادن كبديل للآلئ والأحجار الكريمة"[6].

إلّا أنّ أهمّ ما صدّره الرومان إلى الممالك التاميليّة كان العملات الرومانيّة الذهبيّة منها والفضّية، و أطلق التاميل على العملة الرومانيّة اسم" كيربورام (Cirupuram)، وهو الاسم التاميلي لمؤخّرة رقبة الإنسان، وربّما كانت هذه إشارة إلى صورة الإمبراطور التي تظهر على العملات الرومانيّة بشكل صورة جانبيّة للرأس مع العنق[7].

وكان لدى التاميل، كغيرهم من الممالك الهنديّة، غشّ في العملة الفضّية والنحاسيّة التي سُكّت بحسب ثروة الملك الحاكم. لذلك فإنّهم اعتمدوا على العملات الرومانيّة، التي تمتّعت بقيمة كبيرة في جنوبيّ الهند بسبب محتواها الموثوق من المعدن الثمين وتصاميمها المُميّزة[8].

---

[1] Williams. D; 'The Eruption of Vesuvius and its Implications for the Early Roman Amphora Trade with India' in Eiring.J; Transport Amphorae and Trade in the Eastern Mediterranean, Aarhus University Press, 2004, pp441- 450.

[2] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p188.

[3] مات بليني في العام الذي ثار فيه بركان فيزوف الشهير أيّ في العام ٧٩م، إذْ اقترب العالم الرومانيّ أكثر من اللازم من البركان أثناء ثورانه، فراح ضحيّة محاولته التعرّف على هذا الهيجان وعلى الحمم التي كان يقذفها، فحمل بذلك لقب "ضحيّة العلم". انظر:

Pliny the Younger; Letters, VI, 16, 20.

كذلك: زيادة(نقولا): دليل البحر الإريثريّ وتجارة الجزيرة العربيّة، ص٢٦٢.

[4] Pliny; N. H, VI, 26.

[5] P. M. E; LVI.

[6] Pliny; N. H, XXXVIII, 48.

[7] De Romanis. F; Rome and the notia of India: relations between Rome and southern India from 30 BC to the Flavian period, pp139, 140.

[8] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p188.

ولاحظ علماء الآثار أنّ العملات المعدنيّة الموجودة في الهند، يعود أغلبها إلى الإمبراطوريّة الرومانيّة، ونادراً ما تضمّنت إصدارات من الممالك الهنديّة الأخرى[١].

وتمّكن علماء الآثار من استرجاع كنوز كاملة من العملات المعدنيّة الرومانيّة(حوالي عشرين كنز) في جنوبيّ الهند أغلبها من مواقع داخليّة وليست ساحليّة، وُضعت أغلبها في قدور طينيّة صغيرة أو أكياس(حقائب) جلديّة أو قماشيّة تفسّخت مع الزمن[٢].

وكان التركيز الأكبر لوجود لعملات الرومانيّة قرب عاصمة مملكة التشيرا "كاروفور (Karuvur)"، وعزا علماء الآثار هذا التركيز في المناطق الداخليّة إلى فترة من عدم الاستقرار ربّما أثناء حرب ما، دفعت السكّان المحلّيين إلى إخفاء ثرواتهم[٣].

أمّا المجموع الأكبر من العملات الرومانيّة التي عُثر عليها في المناطق الساحليّة، والتي خبّئت من قبل تجّار رومان، على الأرجح، فكان ما يُعرف باسم كنز كوتايام(Kottayam) على ساحل مالابار، في الموقع المُحتمل لميناء نيل كيندا[٤]. ويُعدّ كنز كوتايام أكبر كنز لعملات معدنيّة رومانيّة عُثر عليه في جنوبيّ الهند. وعُثر على هذا الكنز في كثيب رمليّ إلى الشمال من موقع ميناء نيل كيندا[٥]. احتوى هذا الكنز على أكثر من ثمانية آلاف أوري ذهبيّ رومانيّ موضوعة في وعاء نحاسيّ كبير. ومن المحتمل أنّ هذا الكنز كان وديعة لرحلة تجاريّة رومانيّة واحدة إلى جنوبيّ الهند. والتفسير المُحتمل لوجود هذا الكمّ الكبير من العملات الرومانيّة مُخبّأة سويةً، هو أنّ طاقم إحدى السفن التجاريّة الرومانيّة تعرّض لكارثة، ما دفعه إلى تخبأة هذا الكمّ الكبير من العملات الذهبيّة. إلّا أنّ الطاقم، ولسبب ما، لمْ يتمكّن من العودة لاستعادة المال الذي خبّأه[٦].

هذه الكمّية الضخمة من الذهب(٨آلاف أوري ذهبيّ) تساوي ما مجموعه٨٠٠ ألف سيسترتيس مما يدلّ على أنّ ما أورده بليني عن حجم النزيف من العملات الذهبيّة الرومانيّة إلى الهند كان أمراً واقعيّاً، وأنّ هذا النزيف كان يُمثّل قضيّة جِدّية بالنسبة لاقتصاد الإمبراطوريّة الرومانيّة[٧].

فإذا كان رقم٨٠٠ ألف سيسترتيس يُمثّل وديعة ماليّة لرحلة تجاريّة واحدة إلى الهند فإنّ٦٠ سفينة كانت قادرة على تصدير ما يُساوي لِـ٤٨ مليون سيسترتيس سنويّاً[٨].

وإذا وُضع هذا الرقم من كمّ العملة الرومانيّة المُصدّر إلى الهند في سياق ما أوردته المصادر الصينية عن حجم الربح الرومانيّ من التجارة الهنديّة، فإنّه سيكون قابلاً للتصديق. ذلك أنّه وفي

---

[1] Turner. P; Roman Coins from India, op, cit, pp55, 56.
[2] Ball. W; op, cit, p132.
[3] Seland. E; op, cit, pp64- 66.
[4] Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p208.
[5] Raschke. M.G; op, cit, pp665- 668.
[6] Turner. P; Roman Coins from India, op, cit, pp8, 9, 62, 63.
[7] Pliny; N. H, VI, 26.
[8] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p189.

حوالي العام ١٦٦م وصلت سفينة رومانيّة إلى الإمبراطوريّة الصينيّة، فاستجوب قصر الهان هؤلاء التجّار عن حجم تجارتهم[١]. وبناء على المعلومات التي قدّمها هؤلاء التجّار فإنّ سجلّات الهو هان شو الصينيّة تُورد:" يُجري الدا كين (يقصد الرومان) تجارة رابحة مع أنكسي(Anxi)(يقصد بارثيا) ومع تيانزهو(يقصد الهند)، ويكسبون عند عودتهم نسبة عشرة أضعاف"[٢].

هذا المكسب الضخم من التجارة بالسلع الهنديّة، بين مصر والهند، يبدو معقولاً في إطار ما أوردته حسابات ماليّة، من القرن السادس عشر الميلاديّ، من أنّ كمّية الفلفل التي كانت تُشترى بغرام واحد من الفضّة من الهند كانت تُباع في مدينة الإسكندريّة بأكثر من عشرة أضعاف السعر الذي أُشتريت به من الهند[٣]، هذا يعني أنّ السفينة التجاريّة الرومانيّة، عليها أنْ تُصدّر ما يُقارب مليون سيسترس، من ثروة البحر المتوسّط، لتعود بشحن هنديّ، موثّق في ورقة برديّ من موزوريس، يُساوي حواليّ ٩ مليون سيسترس [٤]. وبالفعل فإنّ كنز كوتايام يقترب من هذا الرقم بقيمته النقديّة البالغة ما يُساوي ٨٠٠ ألف سيسترس.

وتعود أحدث القطع النقديّة في كنز كوتايام إلى عهد الإمبراطور نيرون(٥٤– ٦٨م)[٥]، إلّا أنّ هذا لا يعني أنّ هذه الصفقة التجاريّة قد تمّت في عهد نيرون بالذات، ففي مُعظم الحالات فإنّه، وعندما يتعلّق الأمر بالتجارة الهنديّة، فإنّ توقيت سكّ العملة ليس دليلاً جيّداً لتحديد الفترة التي صُدّرت فيها إلى الهند[٦]. إذْ فضّل التاميل أنواع أو إصدارات مُعيّنة من العملة الرومانيّة سُكّت من قِبل أباطرة مُحدّدين كانوا في الغالب أوغسطس وخليفته تيبريوس[٧]. ويُورد المؤرّخ الرومانيّ تاكيتوس (Tacitus) حالة مُشابهة، فيذكر أنّ القبائل الألمانيّة، التي كانت تعيش على حدود الإمبراطوريّة، كانت تُفضّل استلام أنواعاً مُحدّدة من العملة الرومانيّة الموثوقة في التعاملات التجاريّة مُفضّلين العملات المعدنيّة القديمة والمعروفة[٨]. دليل آخر من القرن السادس الميلاديّ يُمكن إسقاطه على هذه الحالة، وهو ما أورده المؤرّخ كوزماس(Cosmas) بخصوص أنّ التاجر

---

[1] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p134.
[2] Hou Hanshu; LXXXVIII, 29.
[3] Braudel. F; Civilization and Capitalism 15th–18th Century,Vol. 2, Collins, 1981, p405.
[4] Casson. L; New Light on Maritime Loans: P. Vindob. G 40822 in Bagnall; R, Studies in Roman Law, 1990, pp195- 206, p195.
[5] Wheeler. R. M; Arikamedu: an Indo-Roman Trading Centre on the East Coast of India, Ancient India, No. 2, 1946, pp116- 121.
[6] Turner. P; Roman Coins from India, op, cit, pp1, 2, 20- 26, 120- 122.
[7] Young. G. K; op, cit, p26.
[8] Tacitus; Germania, I, 5.

الرومانيّ كان يختار للصادرات الشرقيّة نقوداً رومانيّة على أساس تصميمها ونوعيّتها[1]. وفضّل التجّار التاميل الدينار الفضّي الأوغسطي، الذي صوّر الأمراء والإمبراطوريين غايوس ولوكيوس، كما ثمّن التجّار التاميل الدينار الفضّي، الذي أصدره الإمبراطور تيبريوس والذي حمل صورة والدته ليفيا[2].

وبشكل عامّ يُمكن القول أنّ جميع العملات الفضّية، التي عُثر عليها في جنوبيّ الهند، قد سُكّت قبل الإصلاحات النقديّة التي تبنّاها الإمبراطور نيرون عام ٦٤م[3]. وهو ما يُعلّل بقيام الإمبراطور نيرون بإدخال معادن رخيصة في الإصدارات الجديدة من الدينار الفضّي بهدف سكّ كمّيات أكبر من العملات المعدنيّة من المخزون الحكومي المتوفّر من الفضّة، فيوفّر بذلك أموالاً إضافيّة للإنفاق الحكوميّ[4].

إلّا أنّ هذه الإصلاحات النيرونيّة لم يكن لها تأثير فوريّ كبير على التجارة الشرقيّة، على اعتبار أنّ الملايين من الدنانير الرومانيّة، من فترة ما قبل الإصلاحات، كان لاتزال في التداول بين أيدي المواطنين الرومان[5]. واستمّر وجود هذه العملات الفضّية المُبكّرة حتّى القرن الثاني الميلاديّ ليضطرّ بعدها التاجر الرومانيّ القاصد الهند أنْ يتحوّل لتصدير الفضّة على شكل سبائك، وليس على شكل عُملة مسكوكة[6]. هذا الانخفاض في نسبة الفضّة في الدينار الرومانيّ من نسبة (٣,٩ %) في عهد الأسرة اليوليو كلاوديّة إلى نسبة(٣,٤%) في الفترات الرومانيّة اللاحقة، دفع التاجر الرومانيّ إلى تفضيل الإصدارات القديمة من الدينار الفضّي على اعتبار أنّها كانت أكثر قيمة في سوق التصريف في الأسواق الهنديّة[7].

هـ- التجارة الرومانيّة مع منطقة الغانج وجنوبيّ شرقي أسية:

تُعدّ منطقة الغانج(Ganges)، أو البنغال(Bengal) اليوم، أكثر مناطق الهند القديمة والحديثة، غِنىً بالثروات الطبيعيّة والكثافة السُكّانيّة. وهي تُشكّل مُعظم منطقة الهند الشرقيّة والشماليّة الشرقيّة. ويجري عبرها نهر الغانج ثاني أكبر أنهار الهند[8].

شهدت هذه المنطقة حركة تمدين نشطة على نطاق واسع، إذْ كانت تضمّ عاصمة المملكة الموريانيّة" بالتيبوترا"[9]. وخلال القرن الأوّل الميلاديّ حُكمت هذه المنطقة من قبل عدد من

---

1 Cosmas Indiopleustes; Christian Topography, XI, 441.
2 Turner. P; Roman Coins from India, op, cit, pp20- 24.
3 Tchernia. A; op, cit, pp264, 265.
4 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p189.
5 Tchernia. A; op, cit, p264, 265.
6 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p189.
7 Turner. P; Roman Coins from India, op, cit, pp24- 27.
8 Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p255.
9 Higham. C. F; op, cit, p260.

الممالك التي كانت أشبه بدول المُدن، إلّا أنّها كانت كبيرة ومُزدهرة بما فيه الكفاية حتّى تتفادى الانضمام إلى الممالك الأخرى[1].

و يصف دليل البحر الإريثيري، الساحل الشماليّ الشرقيّ للهند بالمنطقة ذات الامتداد الواسع نحو الداخل، والمُنتجة لكّميات كبيرة من الملابس القطنيّة[2].

وكانت "مدينة الغانج" الميناء أو المدينة الأهمّ في هذه المنطقة خلال فترة التبادلات التجاريّة مع روما. وهي تقع بالقرب من رأس خليج البنغال، ووصفها دليل البحر الإريثيري بالميناء التجاريّ الذي شحن القرفة، و النارد، و الملابس القطنيّة ذات الجودة العاليّة والتي عُرفت باسم قطن الغانج[3]. كما نقل التجّار الرومان معلومات عن وجود مناجم للذهب[4] في هذه المنطقة، ووجود كيان سياسيّ هنديّ سَكّ عُملات ذهبيّة عُرفت باسم كالتيس(kaltis)[5].

يذكر الجغرافيّ كلاوديوس بطليموس من جهته وجود مجموعة من خمس مُدن(Pentapolis) في منطقة الغانج زارها التجّار الرومان[6]، ووفّرت لهم الأحجار الكريمة. ووصف بطليموس الغانج بالمنطقة " ذات الماس الجيّد التي أنتجت كمّيات كبيرة من النارد العالي الجودة والطيور الغريبة، من ضمنها ديوك بريش ملوّن وغربان بيضاء وببغاوات"[7].

و الاتّصالات التجارية الرومانيّة مع منطقة الغانج يُؤكّدها مُعلّم يونانيّ يُدعى ديونيسيوس بيريجيتيس (Dionysius Periegetes)، الذي ألّف دليلاً صغيراً عن جُغرافيّة العالم لطُلّابه[8]. فيصف ديونيسيوس المحيط الهنديّ، ويُعلّق:" أنا لمْ أسافر على السفن السوداء عبر هذه الطرق لأن التجارة ليست باب رزقي الموروث. أنا لمْ أزُرْ الغانج مثل أولئك الذين يعبرون المُحيط، ويُخاطرون بحياتهم من أجل جمع محاصيل الثروة الهائلة"[9].

---

[1] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p203.

[2] P. M. E; LXI.

[3] P. M. E; LXI.

[4] تقع مناجم الذهب هذه في هضبة تشوتا ناجبور(Chota Nagpur) غربيّ مصبّ نهر الغانج في خليج البنغال جنوباً. إذْ أنتجت هذه الأنهار التي تتدفّق شمالاً وغرباً في هذه المنطقة كمّيات كبيرة من الذهب من الطمي والرسوبيات التي تحملها، والدليل على احتواء هذه الأنهار على الذهب هو الاسم السنسكريتيّ الذي أطلقه الهنود على نهر سون(Son)، الذي يصبّ بالقرب من مدينة بالتيبوترا في الغانج، فأسمته بـ "هيرنايا فاهي(hiranya-vahay)" وتعني الحامل للذهب. انظر: Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p258.

[5] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p203.

[6] لم يذكر الجغرافيّ بطليموس أسماء هذه المُدن الخمس، واكتفى بالإشارة إليها على أنّها مجموعة من خمس مُدن (Pentapolis). انظر: Ptolemy; Geography, VII, 2.

[7] Ptolemy; Geography, VII, 1.

[8] Berggren. J. L. and Jones. A; Ptolemy’s Geography: An Annotated Translation of the Theoretical Chapters,: Princeton University Press, New York, 2000, pp26, 27, 74.

[9] Dionysius; Periegetes, MCCVII- MCCXII.

وتابعت بعض السفن الرومانيّة إبحارها أبعد شرقاً لتصل إلى بورما التي أطلق عليها التجّار الرومان اسم الهند ما بعد الغانج(India Trans Gangem)[١].

وكانت بورما، التي يجري عبرها نهر براهمابوترا (Brahmaputra)[٢] ، تُنتج أجواد أنواع القرفة التي اشتهرت باسم مالاباثروم (Malabathrum)[٣]. ويصف دليل البحر الإريثيري منطقة بورما، فُيورد أنّها تقع على حدود ثينا(Thinae) أي الصين، وأنّ فيها تجارة قرفة مُزدهرة يتولّاها أناس قبليّون أطلق عليهم اسم سيساتاي (Sesatai) أو بيساداي(Besadae)[٤].

أمّا الجغرافيّ بطليموس فيُقدّم وصفاً لهؤلاء الناس، الذين يستوطنون في بورما ويقومون بأعباء تجارة القرفة، فيصفهم كأشخاص" قِصار القامة، و لهم ظهور مُنحنية، و بدائيون، و جباههم واسعة، و بشرتهم شاحبة و يُلقّبون باسم بيساداي"[٥].

وتسمية بيساداي تعني أبناء بيس(Bes). ووصف الكُتّاب الكلاسيكيّون سُكّان جنوبيّ شرقي أسية كأبناء بيس لأنّهم تشابهوا مع الإله المصريّ(بيس)، الذي كان إلهاً بديناً وذو جبهة واسعة وتولّى حماية الأمّهات والشباب اليافعين[٦]. كما يُورد بطليموس أنّ هذه المنطقة كانت موطناً للنمور والفيلة، وأنّها أنتجت كمّيات كبيرة من الذهب والمعادن[٧].

و يُشير المؤرّخ فلافيوس يوزيفوس إلى قيام التجّار الرومان برحلة تجاريّة إلى أرض أطلق عليها يوزيفوس اسم" شبه الجزيرة الذهبيّة" التي تنتمي إلى الهند أو أوريا تشيرسونيسوس(Aurea Chersonesus)[٨]. ومن المُحتمل أنّ يوزيفوس يقصد بهذا التعبير ما يُعرف اليوم باسم بورما أو شبه الجزيرة الملاويّة[٩]، التي بدأ التجار الرومان باستكشافها إثر رحلاتهم التجاريّة البعيدة، بهدف الحصول على الماس وخشب الصندل والقرفة[١٠]. فزار التجّار الرومان هذه المنطقة وصدّروا العبيد إلى البلاط الملكيّ في بورما، إلّا أنّهم استخدموا المال الرومانيّ في شراء أغلب السلع من هذه المنطقة[١١].

---

[1] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p58.

[٢] نهر براهمابوترا: يبلغ طوله ٢٩٠٠كم. ينبع من جبل غربيّ التبت، يجري مُخترقاً الهند وبنغلادش ليتّصل بنهر الغانج. انظر: الموسوعة العربيّة المُيسّرة، مج٢، المكتبة العصريّة، صيدا: بيروت، ط٣، ٢٠٠٩م، ص٦٥٦.

[3] Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p256.

[4] P. M. E; LXIV.

[5] Ptolemy; Geography, VII, 2.

[٦] فاروق سيّد(عزّة): الإله بس ودوره في الديانة المصرية، مكتبة مدبولي، عربيّة للطباعة والنشر، القاهرة، ٢٠٠٥م، ص٤١- ٥٥.

[7] Ptolemy; Geography, VII, 2.

[8] Josephus; Ant. Jud, VIII, 4, 6 .

[9] Young. G. K; op, cit, p29.

[10] Arthasastra; II, 11, 59.

[11] Leslie. D. and Gardiner. K; The Roman Empire in Chinese Sources, Bardi, 1996, p151.

وخلال منتصف القرن الثاني الميلاديّ، حقّق التجّار الرومان تطوّراً آخراً في تجارتهم مع جنوبي شرقيّ أسية، إذْ بدأت السفن التجاريّة الرومانيّة بالإبحار حول شبه الجزيرة الملاويّة، للوصول إلى أسواق التايلاند (Thailand)[1]، وعثرت الأبحاث الأثريّة الحديثة في منطقة أوك– يو(Oc–eo)، جنوبيّ الفيتنام بالقرب من ميناء هُوشِي مِنْه (Ho Chi Minh) الحاليّ[2]، على قطع نقديّة رومانيّة تعود إلى عهد الأباطرة أنطونيوس بيوس، وماركوس أوريليوس[3]. كما عُثر على مصنوعات يدويّة رومانيّة في أماكن مُتفرّقة من التايلاند، والفيتنام، وماليزيا تعود إلى الفترة الأنطونيّة(١٣٨– ١٩٣م) مما يدلّ على قيام صلات تجاريّة فعليّة بين هذه المناطق والإمبراطوريّة الرومانيّة[4].

وخلال هذه الفترة وصلت تقارير إلى التجّار الرومان أنّ بإمكانهم الاتّصال المباشر مع الصين بالإبحار شمالاً من ميناء زابيا(Zabai)، على الرأس الجنوبيّ لفيتنام، إلى البحر الذي دُعي الخليج العظيم(بحر الصين الجنوبيّ)[5]. وكانت هذه التقارير، التي وصلت للتجّار الرومان، صحيحة بالفعل. إذْ أقامت إمبراطوريّة الهان قاعدة عسكريّة عُرفت باسم رينان(Rinan)، أيّ جنوبيّ الشمس، على الساحل الشماليّ الشرقيّ لفيتنام على خليج تونكين بالقرب من مصبّ نهر يوان(Yuan) أو النهر الأحمر[6]. من هذا المكان(رينان) كان بإمكان وكلاء التجارة الرومانيّة مُقابلة الوكلاء الحكوميين من إمبراطوريّة الهان الصينيّة. ليحصل أوّل اتّصال مُباشر، تحفظه المصادر الصينيّة، بين الإمبراطوريّتين الرومانيّة والصينيّة في حوالي العام ١٦٦م[7].

رابعاً: التجارة الرومانيّة مع جزيرة سيلان أو سريلانكا:

إلى الجنوب من الهند تمتّد جزيرة سريلانكا(Sri Lanka) التي أطلق عليها الكتّاب اليونان والرومان إسم" تاربوراني(Taprobane)". وهي ترجمة للاسم السنسكريتي" تامارابارني (Tamraparni)" ويعني الورقة البرونزيّة[8].

---

1 Ptolemy; Geography, VII, 3.
2 Higham. C. F; op, cit, p246.
3 Higham. C. F; op, cit, p246.
4 Glover.I.C; 'Early Trade between India and Southeast Asia, In Reade (ed.) The Indian Ocean in Antiquity, London 1996, pp373- 378.
5 Ptolemy; Geography, VII, 3.
6 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p206.
7 Hirth. F; China and the Roman Orient: Researches into their Ancient and Mediaeval Relations as Represented in Old Chinese Records, Chicago: Ares, 1885,reprint: 1975, p42.
8 Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p249.

وردَ اسمها أوّل مرة في كتابات المؤرّخ أونيسيكريتوس الذي رافق القائد نيارخوس في رحلته من الهند إلى بابل(١). وتبعد سريلانكا عن جنوبيّ الهند مسافة حوالي ٣٠ كم، ويفصل بينهما مضائق البالك(٢).

ويصف بليني مخاطر الإبحار في مضائق البالك فيُورد:" الشعب المُرجانيّة ضحلة، وأكثر الأماكن لا يزيد عُمقها عن ١٨ قدم، ولكنّ بعض القنوات كانت عميقة جدّاً لدرجة أنّه لا يوجد مراسي تصل إلى القاع"(٣).

و خلال الفترة التي قام فيها التجّار الرومان بتعاملاتهم مع الهند كان يقوم في جزيرة سريلانكا مملكة عُرفت باسم " مملكة أنورادابورا(Anuradhapura)" (٤). ولم يكن للتجّار الرومان، في بداية القرن الأوّل الميلاديّ، اتّصال مُباشر مع سريلانكا، بل حصلوا على ما تُنتجه الجزيرة من سلع من الموانئ التاميليّة وعبر الوسطاء التاميل(٥).

ويُورد الجغرافيّ استرابون أنّ سيرلانكا كانت تُرسل كمّيات من العاج، و اللآلئ، و أصداف السلاحف، و سلع أخرى إلى الهند(٦). أمّا بليني فيُورد أنّ صيادي اللؤلؤ كانوا يذهبون إلى الجزر لصيد اللؤلؤ، وأنّ جزيرة تاربوراني(سريلانكا) كانت الجزيرة الأكثر إنتاجاً لهذه المادّة(٧).

ويبدو أنّ التجّار التاميل قد لجؤوا إلى إعاقة التجارة الرومانيّة المباشرة مع سريلانكا، ربّما بهدف حماية تجارتهم مع هذه الجزيرة، وإرغام التجّار الرومان على شراء سلع الجزيرة عن طريقهم حصراً(٨). وتبدو هذه الفرضيّة في المعلومات المُضلّلة التي أوردتها بعض المصادر الكلاسيكيّة عن سريلانكا. إذْ أورد استرابون أنّ تاربوران امتدّت مسافة ٥٠٠ ميل في اتّجاه شرقيّ افريقيا(٩). أمّا دليل البحر الإريثري فأورد أنّ الأجزاء الشماليّة فقط من الجزيرة مُتحضّر، وأنّها تمتدّ غرباً تقريباً حتّى عزانيا (Azania) في شرقيّ أفريقية(١٠). هذه المعلومات المغلوطة عن سريلانكا قد تُفسّر، بأنّ التجّار الرومان سمعوا عن جزيرة مدغشقر، فافترضوا أنّها تمتدّ حتى سريلانكا. إلّا أنّ التقدّم المُفاجئ في الاتّصالات الرومانيّة مع سريلانكا كان بعد العام ٥٢م، حين قام أوّل اتّصال مُباشر بين روما وسريلانكا(١١). وجاءت المعلومات عن تفاصيل هذا الاتّصال من بليني الذي

---

[1] Strabo; the Geography of Strabo, XV. 1. 15.
[2] P. M. E; LXI .
[3] Pliny; N. H, VI, 24.
[4] C. H. I; Vol. I, p604.
[5] Warmington. E. H; op, cit, p10.
[6] Strabo; the Geography, II, 1, 14.
[7] Pliny; N. H, IX, 54.
[8] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p196.
[9] Strabo; the Geography, II, 1, 14.
[10] P. M. E; LXI.
[11] Young. G. K; op, cit, p28.

مُقرّباً من بلاط الإمبراطور فسباسيان، فُيورد معلومات عن مُعتَق لرجل أعمال رومانيّ بارز يُدعى أنيوس بلكوماس(Annius Plocamus)، كان يقوم بمُهمّة جمع الضرائب من محطّات البحر الأحمر عندما جنحت به سفينته نحو المُحيط الهنديّ، ووصل بعد ١٥ يوم من الإبحار إلى جزيرة سريلانكا[1]. بعد وصول طاقم المُعتق الرومانيّ إلى الجزيرة، أحضروا للمثول في بلاط الملك السيرلانكيّ بهاتيكابهايا (Bhatikabhaya) (٣٥– ٦٣م). فأخبرهم المُعتَق، بعد فترة قضاها في تعلّم لغة أهل سريلانكا طبعاً، عن الإمبراطوريّة الرومانيّة وقوّتها وثرواتها[2].

هذه المعلومات التي قدّمها مُعتق بلوكاموس، عزّزتها قطع الدنانير الفضّية التي كانت بحوزته، و اطلع عليها رجال قصر الملك بهاتيكابهايا[3]. إذْ يُورد بليني أنّ ملك سريلانكا أُعجب بأمانة الرومان، ومدى ثروتهم لأنّ المحتوى الفضّي للدنانير الرومانيّة، التي كانت بحوزة المُعتق، كان في جميع القطع مُتساوي، مع أنّ الأشكال المُختلفة على تلك القطع كانت تُظهر أنّها سُكّت من قِبل عدّة أباطرة[4]. وبناء على هذه المعلومات فإنّ الملك بهاتيكابهايا، قام بإرسال سفارة بقيادة شخص يُدعى راخياس(Rachias) اجتمعت بالإمبراطور كلوديوس(٤١– ٥٤م)، الذي ردّ بإرسال هدايا من المُرجان الأحمر إلى البلاط السيرلانكيّ[5].

بعد هذه السفارة بدأ التجّار الرومان بالإبحار إلى جزيرة سريلانكا، وبالإبحار حولها للوصول إلى الموانئ الشرقيّة للهند[6]. وينعكس هذا التطوّر في العلاقات التجاريّة الرومانية السريلانكيّة في تطوّر المعلومات الجغرافيّة الرومانيّة عنها. فُيورد بليني أنّ تاربوران(سريلانكا) تحتوي ثروات كبيرة، إلّا أنّها لا تستهلك الكثير منها[7].

ويُعدّد الجغرافيّ بطليموس في خريطته (١٢ مدينة)، وخمسة موانئ على ساحل سريلانكا. ويشير بأنّ التجّار الرومان زاروا مركزين تجاريّين ضخمين على الساحل السريلانكي، دعاهما باسم مودورجي(Modurgi) وتالاكوري(Talacori)، حيث حصلوا منها على الرزّ والعسل والزنجبيل والأحجار الكريمة[8].

---

1 Pliny; N. H, VI, 24, 84.

2 De Romanis. F ; relations between Rome and Sri Lanka in the first century AD, op, cit, p201.

3 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p118.

4 Pliny; N. H, VI, 24, 84, 85.

5 Young. G. K; op, cit, p28.

6 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p199.

7 Pliny; N. H, VI, 24.

8 Ptolemy; Geography, VII, 4.

كما تمكّنت التنقيبات الأثرية من اكتشاف حطام سفينة تجاريّة رومانيّة على الساحل الجنوبيّ لسريلانكا. وتمكّن الأثاريون من استرجاع بقايا من شحن السفينة الذي تضمّن معادن مُتأكلة من بينها قُضبان نُحاسيّة و شقفات زجاجيّة وفخاريّة تعود لحاويات من الفخّار الرومانيّ[١].

كما عُثر على كمّيات كبيرة من العملة الرومانيّة في سريلانكا، يُؤرّخ أغلبها إلى القرن الرابع الميلاديّ. وهو ما يُشير إلى تبدّل في وجهة التاجر الرومانيّ بعد تعافي الإمبراطوريّة من الأزمة الاقتصاديّة الخانقة التي عصفت بها في القرن الثالث الميلاديّ[٢]. ومن المُحتمل أنّ التجّار الرومان قد أخذوا يسلكون طريقاً بحريّاً مُباشراً، من خليج عدن إلى جزيرة سريلانكا بعد تطوّر معلوماتهم الجغرافيّة عنها[٣].

خامساً: التجارة الرومانيّة مع الصين عبر الطرق البحريّة:

كانت إمبراطوريّة الهان، كنظيرتها الرومانيّة، إمبراطوريّة ضخمة تضمّ حوالي ٥٠ مليون شخص، بجيش مُحترف ضمّ حوالي ٤٠ ألف مقاتل دائم، فضلاً عن وجود قوّة احتياطيّة كبيرة من الفلاحين الذين كانوا يُجنّدون كمقاتلين عند الحاجة[٤].

ويبدو أنّ الرومان كانوا على عِلم بوجود إمبراطوريّة ضخمة في الشرق الأقصى. هذا العِلم جاء ربّما من تقارير التجّار، والمبعوثين الذين كانت لهم اتّصالات سياسيّة مع آسية الوسطى. أضف إلى أنّ الصين كانت المُصدّر الرئيسيّ لمادّة الحرير، التي كانت أحدّ مواد الترف الأساسيّة التي شهدت إقبالاً كبيراً مع فترة السلام الرومانيّ[٥].

المَصدر الأساسيّ للصلات التجاريّة الرومانيّة مع الشرق، أيّ دليل البحر الإريثيري، يبدو مُشوشاً بخصوص الموقع المُؤكّد للصين. لكنّه كان مُتأكّد من أهمّية الصين ومكانتها في التجارة القديمة[٦]، إذْ يُسجّل كيف كانت تُنقل كمّيات كبيرة من النسيج الحريريّ من ثينا(Thina) أيّ الصين إلى باكتريا، ومنها أسفلاً عبر نهر الهند والغانج إلى شماليّ الهند. بالرغم من ذلك فإنّ دليل البحر الإريثيري يُحذّر أنّه ليس من السهل الوصول إلى الصين وعدد قليل من الناس يأتون منه[٧].

أمّا في القرن الثاني الميلادي، وخلال الفترة التي صنّف فيها بطليموس جغرافيّته، فإنّ الرومان قد أصبحوا مُدركين أنّه يُمكنهم الوصول إلى الصين بالإبحار حول شبه الجزيرة الملاويّة. ويذكر

---

1 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p199.
2 Young. G. K; op, cit, p78.
3 Warmington. E. H; op, cit, pp124, 125.
4 Loewe. M; The Men who Governed Han China, Brill, 2004, pp77, 78.
5 Wiesehöfer. J; op, cit, p147.
6 P. M. E; LXIV.
7 P. M. E; LXIV.

بطليموس أرض دعاها باسم سيناي(Sinai) جعل موقعها على حافّة أسية[١]. "سيناي" هذه كانت هي ثينا نفسها أيّ الصين التي ذكرها دليل البحر الإريثيري[٢].

كوّن الصينيّون بدورهم معلومات عن الإمبراطوريّة الرومانيّة وثرواتها. وخلال سبعينيّات القرن الأوّل الميلاديّ تقريباً، أطلق الصينيّون الاسم دا كين(Da Qin) ويعني " الصين العظيمة" على الإمبراطوريّة الرومانيّة البعيدة[٣]. مما يُشير إلى أنّ الهان كانوا مُدركين أنّ الدولة الرومانيّة كانت حضارة قويّة ناظرت إمبراطورتيهم الصينيّة وسيطرت على أراض وثروات كبيرة[٤].

فتورد حوليّات الهو هان شو:" شعب الداكين جميعهم طِوال. وهم مثل الشعب في الصين صادقين، ولكنّهم يرتدون ثياباً غريبة. هذه الدولة تُدعى داكين"[٥].

كما كوّن الصينيّون معلوماتٍ عن تجارة روما مع الهند وجنوبيّ شرقيّ أسية. ذلك أنّه وفي حوالي العام١٢١م أرسل ملك بورما سفارة برّية إلى إمبراطور الهان[٦]. فقدّمت السفارة هدايا إلى الإمبراطور الصينيّ تضمّنت موسيقيين غربيين ومُشعوذين مهرة. ومن بين الذين حضروا في السفارة أُناس قدّموا أنفسهم على أنّهم رعايا رومان، فأخبروا الصينيين أنّهم قدموا من غربيّ البحر، مما جعل الصينيين يستنتجون أنّهم قدموا من أرض دا كين، أي الإمبراطوريّة الرومانيّة[٧].

وبالرغم من الإشارات المُتفرّقة إلى الصين في المصادر الرومانيّة، إلّا أنّه، ومع الأسف، لا يوجد شيء في هذه المصادر يوحي أنّ الرومان قد أدركوا الحجم الحقيقيّ أو الأهمّية السياسية الواقعيّة للصين. والإشارة الوحيدة إلى قيام اتّصال رومانيّ مُباشر مع إمبراطوريّة الهان، جاءت من السجّلات الصينيّة، وليس من المصادر الرومانيّة. هذه الإشارة تتضمّن قيام إمبراطور رومانيّ بإرسال تجّار، أو ربّما سفراء إلى إمبراطوريّة الهان[٨]. وقد أطلق الباحثون الحديثون على هذه السفارة اسم سفارة أنطون(Antun)[٩].

---

1 Ptolemy; Geography, VI,16.

2 Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, pp261- 263.

3 Pulleyblank.E. G; The Roman Empire as known to Han China, Journal of the American Oriental Society,No 119, pp, 71- 79, p71.

4 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p118.

5 Hou Hanshu; LXXXVIII,11.

6 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p204.

7 Leslie. D. and Gardiner. K; op, cit, pp150, 151.

٨ حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٨٨، ٨٩.

9 Leslie. D. and Gardiner. K; op, cit, p153.

١- سفارة الإمبراطور ماركوس أوريليوس التجاريّة إلى الصين:

سُحر العلماء، لعدّة أجيال مُتعاقبة، بإشارة في حوليّات الهان، المعروفة باسم هو هان شو، إلى قيام اتصال تجاريّ بحريّ مُباشر بين الإمبراطوريّة الرومانيّة والصين[١]. فيصف التقرير الصينيّ كيف وصل مندوبون رومان إلى الصين في حوالي العام ١٦٦م، وكيف قابلوا الإمبراطور الصيني" هواندي ليو زهي(Huandi Liu Zhi) (١٤٦- ١٦٨م)"[٢]. فتُورد حوليّات الهو هان شو ما يلي:" حاكم داكين(أيّ الإمبراطوريّة الرومانيّة) "أنطون" أرسل مبعوثين من ما وراء الحدود ليصلوا إلينا عبر رينان. هُم عرضوا أنياب الفيلة، و قرن وحيد القرن، وصُدف السلحفاة كهدايا دبلوماسيّة. هذه كانت المرّة الأولى على الإطلاق الذي يحصل فيه اتّصال مُباشر بين بلدينا"[٣]. وأنطون الذي أشار إليه المصدر الصينيّ هو الإمبراطور الرومانيّ ماركوس أنطونيوس أوريليوس الذي حكم خلال الفترة بين ١٦١- ١٨٠م[٤]. ويبدو أنّ المُترجمين الصينيين قد وجدوا صعوبة في فهم مثل هذا الاسم الطويل فاختصروا اسم أنطونيوس إلى "أنطون"[٥].

ودار جدل طويل بين العلماء حول السبب الذي دفع الإمبراطور ماركوس أوريليوس إلى إرسال هذه السفارة إلى الصين وفي هذا التوقيت بالذات. فذهب القسم الأوّل منهم إلى القول أنّ التجّار الرومان الذين وصلوا إلى الصين لم يكونوا مبعوثين رسميين، بل كانوا مجموعةً مُنفردةً من التجّار الساعين لتأسيس اتّصالات تجاريّة مُباشرة مع الصين. ويربطون هذا السعي بانتشار ما عُرف باسم وباء أنطوني[٦] في خمسينيّات وستينيّات القرن الثاني الميلاديّ[٧]. ذلك أنّه وفي حوالي العام ١٥٠م بدأ هذا الوباء الخطير بالانتشار ببطء عبر طُرق التجارة في أسية الوسطى،

---

1 C. A. H; XII, p 418.

2 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p133.

3 Hou Hanshu; LXXXVIII,12.

4 Hill. J. E; Notes to the Hou Hanshu, Silk Road Seattle, Washington University, 2003. (on LXXXVIII, 12).

5 Young. G. K; op, cit, p29.

٦ وباء أو طاعون أنطوني، هو وباء مُعدي ضرب مناطق أسية الوسطى والإمبراطوريّة الرومانيّة في النصف الثاني من القرن الثاني الميلاديّ. ويرجّح العلماء أنّ هذا المرض كان شكل من أشكال الإصابة بالحصبة أو بالجدري الذي انتشر بسرعة عبر شبكات التجارة التي ربطت العالم القديم، وأنّه أدّى إلى خسارة الإمبراطوريّة الرومانيّة لما يُقارب حوالي ١٠- ١٤% من مجموع سكانها. وانتشار هذا المرض في الإمبراطوريّة الرومانيّة مُثبت في المصادر الكلاسيكيّة التي تُورد أنّه وفي حوالي العام ١٦٨م كان هذا المرض الكارثيّ يفتك بالناس في الولايات الرومانيّة وفي العاصمة الرومانيّة نفسها. انظر:

Dio Cassius; Roman History, LXXI, 2.

كذلك: Jerome, Chronicle, 172.

كذلك: Historia Augusta, Marcus Aurelius, XVII, 2.

7 Duncan. J; The Impact of the Antonine Plague, op, cit, pp108, 109.

مما أعاق حركة التجارة البرّية عبر طريق الحرير[١]. وربّما كان انخفاض وتيرة النشاط التجاري عبر طريق الحرير، هو الذي دفع الملك البارثيّ فولوجايزيس الرابع(Vologaeses IV)(١٤٨–١٩٢م) لمهاجمة مدينة ميسيني على الخليج العربي في العام ١٥١م بهدف فرض السيطرة البارثيّة على التجارة الشرقيّة القادمة إلى الخليج العربيّ[٢]. وترافق وباء أنطوني، الذي ضرب الحاميات الصينيّة على الحدود الغربيّة لإمبراطوريّة الهان في العام ١٦١م والقوّات الرومانية العاملة في بلاد ما بين النهرين في العام ١٦٥م، مع هجوم بارثيّ على الحدود الشرقيّة للإمبراطوريّة الرومانية في العام ذاته(١٦٥م)[٣]. وهو ما شكّل بمجموعه انتكاسة كبيرة للتجارة الشرقيّة عبر طرق بلاد ما بين النهرين، وانعكس إيجاباً على طُرق التجارة عبر البحر الأحمر والتي اكتسبت أهمّية كبيرة في تموين أسواق البحر الأحمر بالسلع الهنديّة والصينيّة[٤].

هذا الأمر، مع رغبة التجّار الرومان في الوصول إلى مصدر الحرير دون الحاجة لشرائه من وسطاء مملكة الهند– سكيثيا أو مملكة الساكا، دفع التجار الرومان إلى تشكيل وفدهم الخاصّ لتأسيس اتّصالات تجاريّة مُباشرة مع الصين، فأبحروا من الهند حول شبه الجزيرة الملاويّة، ووصلوا إلى الساحل الفيتنامي في مُقاطعة عُرفت باسم رينان أو أنّام(Annam)[٥]، وكانت تتبع لإمبراطورية الهان[٦]. فألقى جنود الهان القبض عليهم، وأخذوهم إلى قصر الملك في العاصمة ليويانج، وهناك ادعوا أنّهم مُرسلون في سفارة رسميّة من قِبل الإمبراطور ماركوس أنطونيوس أوريليوس، الذي ذكره المصدر الصينيّ باسم أنطون[٧]. وهذا التفسير قد يبدو مُحتملاً على اعتبار أنّ المصادر الصينيّة، من الفترة نفسها، ذكرت معلومات عن سفارة من مملكة الساكا قصدت بلاط ملك الهان بهدف إقامة علاقات تجاريّة مباشرة بين الصين ومملكة الساكا، بعد أنْ بدأت الاتصالات التجارية عبر طُرق آسية الوسطى، التي كانت تزوّد الساكا بالحرير، بالانحدار[٨]. وما يُعزّز أنّ هؤلاء التجّار لم يكونوا مبعوثين رسميين، بل تجّاراً عاديين ادّعوا أنّهم مُرسلون من قبل الحكومة الرومانيّة، هو أنّ هؤلاء التجّار لم يكونوا يحملون معهم سلع قيّمة من الإمبراطوريّة الرومانيّة، كتلك السلع التي درج السفراء على حملها معهم في السفارات الرسميّة، التي تُمثّل حكومتهم. وإنّما قدّموا لقصر الهان، سلع شرقيّة قد يكونوا حصلوا عليها من تجارتهم

---

1 Ladds.B; op, cit, p14.
2 Young. G. K; op, cit, p131,132.
3 Debvoice. N; A Political History of Parthia, Chicago, 1938, pp246, 247.
4 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p133.
٥ أنّام: منطقة تاريخيّة وسط الفيتنام، كانت عاصمتها هوى. تقع بين تونكين شمالاً وكوشين الصينيّة جنوباً. تمتدّ سواحلها حوالي ١٢٨٠كم على بحر الصين. استمرّ الحكم الصينيّ فيها من العام ٢١٤ق.م حتى العام ١٤٢٨م. انظر: الموسوعة العربيّة المُيسّرة، مج١، ص٤٥٢.
6 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p134.
7 Hou Hanshu; LXXXVIII,12.
8 Leslie. D. and Gardiner. K; op, cit, pp 137, 153.

مع شرقيّ أفريقيا أو جنوبي شرقي أسية، كصدف السلحفاة، وقرن وحيد القرن، والتي اشتهرت شرقيّ أفريقية و الشرق الأقصى بإنتاجها في تلك الفترة[١].

أمّا القسم الثاني من العلماء، والساعي لتعليل سبب وصول التجّار الرومان إلى قصر الهان، فيذهب إلى أنّ هؤلاء التجّار لم يكونوا في مُهمّة تجاريّة، بل في مهمّة سياسيّة مُغلّفة بطابع تجاريّ[٢]. ويُفسّرون إرسالهم من قبل الإمبراطور ماركوس أوريليوس بالذات، بالأحداث التي كانت تجري على الحدود الشرقيّة للإمبراطوريّة الرومانيّة، والعلاقات المتوّترة بين روما و بارثيا خلال تلك الفترة[٣]. ذلك أنّه، وفي خريف العام ١٦١م، قامت بارثيا باعتراض مصالح الإمبراطوريّة الرومانية في الشرق، وغزت مملكة أرمينية، مُنصّبةً مُرشّحها الخاصّ على عرش المملكة المُتنازع عليها. فأرسل حاكم كبادوكية الرومانيّ جيشاً لمواجهة البارثيين ذُبح أغلبه قرب الحدود بين الدولتين[٤]. وهو ما فتح باب الحرب الشاملة بين الدولتين بعد فترة من السلم استمرّت لخمسين عام تقريباً. وبناءً على ذلك قاد لوكيوس فيروس (Lucius Verus) القوّات الرومانيّة إلى سورية، وأخذ يستعد لاسترداد أرمينية[٥]. هذه المواجهة الرومانية البارثيّة، مع رغبة رومانيّة مُحتملة بغزو بارثيا نفسها، ربّما دفعت الإمبراطور ماركوس أوريليوس للبحث عن حلفاء جُدد في الشرق البعيد يُساعدونه على القيام بغزو شامل للإمبراطوريّة البارثيّة. ولذلك أرسل في العام ١٦٥م مبعوثين إلى الصين على متن سفينة تجاريّة رومانيّة مع أوامر بالقيام باتّصال مباشر مع إمبراطوريّة الهان[٦]. وبالفعل سار المبعوثون الرومان في سفينتهم إلى الهند ومنها إلى جنوبيّ الفيتنام حيث نزلوا في القاعدة العسكريّة للهان في رينان، ومنها إلى العاصمة ليويانج حيث قابلوا الإمبراطور الصينيّ هواندي ليو زهي[٧].

ويعتمد أصحاب هذا الرأي على أنّ المصادر الرومانيّة قد ذكرت حالات قام بها الرومان باستخدام التجار كأداة لتنفيذ مصالح سياسيّة. منها ما أورد المؤرّخ تاكيتوس من أنّه وبعد أنْ دخلت روما و بارثيا في الحرب في عهد نيرون عام ٥٨م[٨]، استلم القائد الإمبراطوريّ

---

[1] Young. G. K; op, cit, p29.
ويرى الأستاذ جورج حوراني، في معرَض تعليقه على ما أوردته سجّلات الهان الصينيّة، أنّ السلع التي كان يحملها التجّار الرومان الواصلين إلى ليويانج، والتي شملت سلعاً من شرقيّ افريقيا، تُؤكّد صحة الرواية التي تقول أنّ هؤلاء الأشخاص كانوا من التجّار الرومان المُتاجرين مع شرقيّ أفريقيا قبل وصولهم إلى الصين. لذلك فإنّهم لم يكونوا يحملون سلعاً مُتوسّطيّة بل أفريقيّة. انظر: حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٨٩.

[2] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p208.

[3] Poirot. J; Romano-Parthian Relation, 70 BC-220 AD, Louisiana, 2003, pp68- 70.

[4] Poirot. J; op, cit, p68.

[5] Debvoice. N; op, cit, pp247, 248.

[6] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p208.

[7] Hou Hanshu; LXXXVIII,12.

[8] Shotter. D; Nero, Routledge, London: New York, 1997, pp34, 35.

كوربولو(Corbulo) دبلوماسيين من منطقة هركانيا التي كانت تمتدّ على الشواطئ الشرقيّة لبحر قزوين. ومن باب إدراك كوربولا أنّ السلطات البارثيّة قد تعترض هؤلاء المبعوثين، في حال عادوا عبر فارس، لذلك قام بوضعهم على متن سفينة تجاريّة رومانيّة في البحر الأحمر، مُتّجهة إلى شمالي غربيّ الهند، ليُتابع هؤلاء السفراء طريقهم إلى وطنهم عبر منطقة الإندوس[١].

على أيّة حال وبغضّ النظر عن سبب السفارة الرومانيّة إلى الصين، فإنّ هؤلاء التجّار قد وصلوا بالفعل إلى مدينة لويانج عاصمة الهان. وفي بلاط الإمبراطور هواندي ليو زهي سُئلوا مجموعة من الأسئلة لتأكيد حجم وطبيعة الإمبراطوريّة الرومانيّة[٢]. وبناء على أجوبة التجّار الرومان، فإنّ السجلات الصينيّة، التي حفظت هذا اللقاء، تُورد أنّ المبعوثين الرومان كانوا يُمثّلون الإمبراطور أنطون أو ماركوس أنطونيوس أوريليوس. كما أخبر الرومان الصينيين أنّ الحكومة الرومانيّة كانت تحاول القيام باتّصالات معهم، إلّا أنّ جهودها أُجهضت من قبل البارثيين الذي أرادوا الحفاظ على سيطرتهم على طريق الحرير المُربح، وعلى التجارة البرّية بين الشرق والغرب. فتُورد الهو هان شو:" أراد شعب داكين أنْ يتّصلوا معنا دائماً، ولكنّ الأنكسي(بارثيا) غيورة من أرباحهم، ولن تسمح لهم بالمرور عبرها إلينا"[٣]. ويبدو أنّ الحكومة الصينيّة انتظرت عودة سُفراء آخرين من الإمبراطوريّة الرومانيّة، إلّا أنّ ذلك لم يحدث، ربّما بسبب الأوضاع المُضطربة التي كانت تُعاني منها الإمبراطوريّة الرومانيّة والمُتمثّلة بتفشيّ وباء الطاعون الذي ضرب الإمبراطوريّة وسبّب مقتل عدد كبير من سُكّانها[٤].

سادساً: التجارة الرومانيّة مع اليمن والهند والصين عبر طريق البحر الأحمر خلال القرن الثالث الميلاديّ:

استمرّت التجارة الرومانيّة البحريّة مع اليمن والشرق طوال القرنين الأوّل والثاني الميلاديّ بفعل عدّة عوامل، كان أهمّها توافر الأمن والبنى التحتيّة التي أقامتها الإمبراطوريّة من جهة[٥]، واستمرار الإقبال على سلع الترف الغالية من قبل المواطن الرومانيّ من جهة أخرى[٦]. إلّا أنّ تلك التجارة تعرّضت لانحطاط عام في أواخر القرن الثاني الميلاديّ، والقرن الثالث الميلاديّ،

1 Tacitus; Annals, XIV, 25.
2 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p134.
3 Hou Hanshu; LXXXVIII,12.
4 Dio Cassius; Roman History, LXXI, 2.; Historia Augusta, Marcus Aurelius, XVII, 2.
5 Hopkins, K; Models, ships and staples', in Garnsey, P. and Whittaker, C. R, Trade and Famine in Classical Antiquity. Cambridgeshire: Cambridge Philological Society,1983, pp 84-109, p92- 94.
6 Miller. J. I; The Spice Trade of the Roman Empire.: Oxford University Press, Oxford, 1969, pp219- 223.

انحطاط لم يكن يعني توقّف تام، وإنّما عانت من نوع من الكساد ما لبثت أنْ تعافت منه أواخر القرن الثالث الميلاديّ[١].

١- كساد التجارة الرومانية البحريّة مع اليمن والهند خلال القرن الثالث الميلاديّ:

كما ذُكر آنفاً، عانت تجارة روما عبر البحر الأحمر من نوع من الجمود، إلّا أنّه لم يصل إلى حدّ التوقّف التام، إذْ وُجدت إشارات على نشاط لتجّار من تدمر في مصر، وإلى اشتراكهم في التجارة عبر البحر الأحمر في القرن الثالث الميلاديّ. إلّا أنّ الدلائل على كساد التجارة خلال القرن الثالث الميلاديّ كانت أقوى من تلك التي تُشير إلى استمرارها، ولاسيّما فيما يتعلّق بالشاهد الأثري الذي جاء بمعظمه سلبيّاً خلال هذه الفترة من كِلا الجهتين، موانئ مصر الرومانيّة والهند[٢].

ويُؤكّد سايدبوثام أنّ التجارة مع الهند، عانت من هبوط فعليّ خلال القرن الثالث الميلاديّ، مُعتمداً على قراءته للمصادر الرومانيّة التي تعود لتلك الفترة والتي تعكس، برأيه، نقصاً في الوعي أو الإدراك للأماكن والمحطّات التجاريّة في الهند، واعتمادها على الرواية المنقولة، والسماع أكثر من اعتمادها على المُشاهدة المُباشرة[٣].

أمّا الدليل الثاني على هبوط التجارة خلال هذه الفترة، فهو غياب الشواهد الأثرية من هذه الفترة مُقارنة مع الفترات السابقة أو اللاحقة للقرن الثالث الميلاديّ. فتتوقّف الدلائل الخزفيّة والنقديّة من موقع ميناء ميوس هرموس المصريّ مع نهاية القرن الثاني الميلاديّ، باستثناء قطعة تترادراخما واحدة والتي لا يمكن أنْ تؤخذ كدليل موثوق على الاستخدام المُستمرّ للميناء[٤]. وكما هي الحال بالنسبة لميناء ميوس هرموس، فإنّ التنقيبات الأثرية في ميناء برنيكي كشفت، هي الأخرى، عن هبوط مُماثل في حجم التجارة الواصلة للميناء خلال القرن الثالث[٥]، بالتوازي مع تراجع في الشاهد النقديّ والخزفيّ من اليمن والهند. إذْ جاءت الأبحاث الأثرية في موانئ التجارة اليمنيّة في مخا وقنا سلبيّة عموماً. فتختفي، تقريباً، الاكتشافات من الفخّار والخزف الرومانيّ في اليمن خلال هذه الفترة، ممّا يدلّ على كساد أصاب تلك التجارة خلال هذه الفترة. كذلك بالنسبة للهند أيضاً، إذْ أنّه وبعد الهبوط في استخدام العملة الفضّية الرومانيّة، في جنوبيّ الهند، بعد الفترة اليوليو- كلاوديّة(٢٧ق.م- ٦٨م)، فإنّ العملة الرومانيّة الرئيسيّة التي استخدمت في التجارة

---

[1] Young. G. K; op, cit, p73.

[2] Young. G. K; op, cit, p73.

[3] Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, op, cit, p163.

[4] Johnson. J.H; Inscriptional Material. In; Johnson, W. R. and Whitcomb. D. S. (eds), Quseir al-Qadim: Preliminary Report, American Research Centre in Egypt, Cairo, pp263- 266, p265.

[5] Young. G. K; op, cit, p74.

الهنديّة كانت الأوري الذهبيّ أو السبيكة الفضيّة. وعُثر في جنوبيّ الهند على عدد من قطع الأوري الإمبراطوريّ من الفترتين الأنطونيّة(١٣٨– ١٩٣م) والسيفيريّة (١٩٣– ٢٣٥م) [1]، بينما يختفي الشاهد النقديّ الرومانيّ نهائيّاً في الهند في النصف الثاني من القرن الثالث الميلادي مما يدلّ على جمود كبير أصاب التجارة الرومانيّة مع الهند خلال هذه الفترة[2].

ويُمكن أنْ يُعزى هذا الانخفاض في حجم التجارة الرومانية مع اليمن والشرق لعدّة أسباب أهمّها:

أ- الأزمة الاقتصادية في القرن الثالث الميلاديّ:

طوّرت الإمبراطوريّة الرومانيّة نظاماً اقتصادياً قاوم لفترة تُقارب القرنين من الزمن. وتربّع الأباطرة الرومان على عرش كيان سياسيّ، استمدّ قوّته من جيش مُحترف وخزينة قويّة تتلقّى ملايين القطع النقديّة من عائدات الضرائب على الولايات، والتجارة الخارجيّة القادمة إلى الإمبراطوريّة[3]. إلّا أنّ هذا الحال بدأ بالتغيّر مع نهاية القرن الثاني الميلاديّ، إذْ تعرّضت الإمبراطوريّة لهزّات قويّة بقيت آثارها على امتداد تاريخ روما.

أولى هذه الهزّات كانت وباء أنطوني الذي عصف بالإمبراطوريّة منذ العام ١٦٨م مُسبّباً مقتل عدد كبير من السكّان الرومان، وفارضاً حالة من الشلل على طول الطرق التجاريّة[4].

ويُعلّق الطبيب جالينوس الذي كان شاهداً حيّاً على انتشار هذا المرض فيقول:" عندما وصلت إلى أكويلية(Aquileia)[5] كانت العدوى أكثر قوّة وكثافة من أيّ حالات تفشّي أخرى"[6]. ويصف ويصف أيوتروبيوس(Eutropius) انتشار هذا المرض، وتأثيره فيقول: " دمّر المرض القسم الأعظم من الجيش الرومانيّ. والسكّان في روما وإيطاليا والولايات استسلموا لهذا المرض"[7]. ويذكر ديو كاسيوس أنّ المرض أجبر الإمبراطور لوكيوس فيروس على قطع حملته على بارثيا والعودة إلى روما[8]. كذلك تصف مجموعة الأوغستا، كيف نقلت العربات جُثث الموتى من جراء هذا الوباء[9]. كان هذا الوباء ينتشر في البيئات التجاريّة المُزدحمة أكثر من غيرها. ويرى

---

[1] Raschke. M.G; op, cit, pp1037, 1038.
[2] Harl. K; Coinage in the Roman Economy , Baltimore, 1996, pp 132- 134.
[3] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p88.
[4] McNeill. W. H; Plagues and Peoples, Anchor Press, New York, 1976, p116.
[5] أكويلية: مدينة رومانيّة قرب البحر الأدرياتيكي، كانت إحدى المدن الأكثر ازدهارا في العصر الإمبراطوري. دخل أتيلّا(Attila)، ملك الهون (Hun)، المدينة في العام ٤٥٢م، وأحرقها، وقتل عدد كبير من سكّانها . للمزيد: انظر: Bunson; op, cit, p30.
[6] Galen; Opera Omnia, XIX.17- 18.
[7] Eutropius; Abridgment of Roman History, VIII, 12.
[8] Dio Cassius; Roman History, LXXI, 2.
[9] Historia Augusta; Lucius Verus, VIII, 1- 4.

بعض أصحاب الاختصاص أنّ هذا الفيروس كان منشأه أواسط أسية والصين، وأنّه وصل إلى الإمبراطوريّة عبر شبكات التجارة البرّية والبحريّة[١].

و تلا هذا المرض، الذي استمرّ حوالي عقد من الزمن، حتّى العام ١٧٨م تقريباً، حالات تفشّي أخرى من وباء مُشابه ضرب الإمبراطوريّة الرومانيّة حوالي العام ٢٨٠م، وهو ما انعكس سلباً على الإمبراطوريّة، وسبّب انخفاضاً جديداً، في عدد السكّان خالقاً اضطراباً شلّ مفاصل مُتعدّدة من اقتصاد الإمبراطوريّة من ضمنها التجارة الخارجيّة[٢].

وترافقت تلك الأوبئة التي ضربت الإمبراطوريّة مع عجز في الخزينة الإمبراطوريّة، وغارات من القبائل الألمانيّة على حدودها الشماليّة مما زاد الطين بِلّة، ووصل العجز المالي في الخزينة لدرجة أصبحت الحكومة الرومانيّة عاجزة عن دفع مُرتّبات الجنود[٣]. فلجأ الإمبراطور ماركوس أوريليوس، إلى بيع مقتنيات القصر الإمبراطوريّ، في مزاد علنيّ في روما بهدف سدّ النقص في المعادن الثمينة اللازمة لسكّ العملة[٤].

ويُعبّر المُؤرّخ الرومانيّ ديو كاسيوس عن الانقلاب الحاصل في الاقتصاد الرومانيّ، بعد موت ماركوس أوريليوس، بعدّة كلمات مُقتضبة، إلّا أنّها تحمل معاني كثيرة وشاملة فيقول: " انحدرت روما من مملكة الذهب إلى مملكة الحديد والصدأ" [٥].

ولجأت الحكومة الرومانيّة لمواجهة الأزمة الاقتصاديّة الخانقة، التي ترافقت مع انخفاض في حجم الاحتياطات الذهبيّة والفضّية في الخزينة الرومانيّة، إلى تخفيض نسبة المعادن الثمينة في العملة الفضّية[٦]، مما أدّى إلى فقدان تلك العملة لقيمتها. فلم يعد لها قيمة أبعد من القيمة الوطنيّة، وهو ما سبّب تضخّماً كبيراً، و ارتفاعاً حادّاً بأسعار السلع المُباعة في السوق الرومانيّة. ففقد التاجر الرومانيّ ثقته بالعملة، وأصبح مُضطرّاً لإجراء صفقاته التجاريّة باستخدام السبيكة وليس النقود[٧]. كما فَقد المواطن الرومانيّ قدرته على شراء السلع الكماليّة من توابل وبهارات وسلع عطريّة[٨].

بعملة غير مُستقرّة وسوق ضئيلة لتصريف المنتوجات، فإنّ المُحصّلة كانت كساد في كمّ التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق. إلّا أنّ الحالة في مصر، الشريان الأساسيّ لتجارة روما مع اليمن

---

[1] Duncan. J; op, cit, pp108, 109.
[2] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p59.
[3] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p88.
[4] Historia Augusta; Marcus Aurelius, XVII, 4., XXI, 2.
[5] Dio Cassius; Roman History, LXXII, 35.
[6] Harl. K; op, cit, pp12- 129.
[7] Walker. D. R; The Metrology of the Roman Silver Coinage III , Oxford 1978, pp49-51.
[8] Howgego. C; The Supply And Use Of Money In The Roman World 200 BC–AD 300, Journal of Roman Studies, No. 82, 1992, p 24.

والشرق، كانت أكثر صعوبة، إذْ عانت هذه الولاية من انخفاض كبير في مخزونها من الاحتياطات الفضّية[1]، وهو ما أثبتته الدراسات النقديّة، التي تُشير إلى أنّ العملة النقديّة الفضّية التي كانت تُسكّ في مصر (تترادراخما) قد تعرّضت إلى تخفيض كبير في نسبة الفضّة فيها، وصلت إلى نسبة غرام واحد من الفضّة في العام ١٦٧م بعد أنْ كان ٢,٣ غرام في العام ١٥٠م، وازداد التخفيض في العام ١٨٠م، مما يدلّ على انخفاض كبير في حجم الاحتياطات الفضيّة خلال تلك الفترة حتّى وصلت العملة إلى هذا الدرك من الانحطاط[2].

وجاءت الإصلاحات، التي أقرّها الإمبراطور ديوكليتيان في العام ٣٠١م، لتزيد من الأمر سوءاً بالنسبة للتجّار الرومان. إذْ وبهدف إعادة هيكليّة نظام الدَخل في الإمبراطوريّة الرومانيّة، وإعادة الثقة إلى العملة الرومانيّة[3]، قام ديوكليتيان بإصدار مرسوم يُقرّر الحدّ الأقصى للأسعار التي تُدفع ثمناً للسلع التجاريّة، وفرض رقابة حكوميّة على السوق[4]. وبذلك يكون الرومان، كأسلافهم البطالمة، قد حدّدوا أسعار السلع الشرقيّة، وحدّدوا أرباح السوق الحرّة التي موّلت الرحلات التجاريّة إلى الهند والشرق. فأنهت هذه السياسات فُرص الربح للتاجر الروماني في اليمن، وحدّت كثيراً من نشاط التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق بشكل عامّ. وفقدت نتيجتها التجارة الرومانية، ذلك الزخم، الذي كانت تتمتّع به أيام السوق الحرّة، التي كانت متوفّرة في القرنين الأوّل والثانيّ. ولمْ يعد التاجر الرومانيّ يرى فرصاً كبيرة من الربح تُشجّعه على القيام برحلات تجاريّة إلى الأراضي البعيدة في اليمن والهند[5].

ب- انعدام الأمن على طُرق التجارة بين موانئ البحر الأحمر و كوبتوس:

من العوامل الأخرى التي أدّت إلى تراجع تجارة روما مع الشرق، عبر الطرق البحريّة، كانت انعدام الأمن على طول طرق مصر الصحراويّة، التي ربطت بين موانئ البحر الأحمر ومدينة كوبتوس[6]. فشهد القرن الثالث انتشاراً كبيراً لظاهرة اللصوصيّة في مصر، التي كان أحّد أسبابها الضرائب الثقيلة، التي فرضتها الحكومة الرومانية، بهدف زيادة المخزون الحكوميّ من

---

[1] C. A. H; XII, p320.

[2] Howgego. C .Butche; Coinage and the Roman Economy in the Antonine Period , 2013, pp13- 15.

[3] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p140.

[4] فرض مرسوم ديوكليتيان أسعار غير واقعيّة للسلع الشرقيّة ، ولا تُحقّق سوى أرباحاً ضئيلة للتاجر الرومانيّ الذي كان يُغامر بحياته وأمواله للحصول عليها من مصادر إنتاجها. فتمّ، على سبيل المثال، تحديد سعر الباوند الواحد من المُرّ بـ(١,٨ غرام من الذهب) بعد أنْ كان يُساوي أيّام بليني الأكبر(٤,٧ غرام من الذهب أو نصف أوري). انظر:

Pliny; N. H, XII, 35. ; C. A. H; XII, p424. ; Davies. G; A History Of Money From Ancient Times To The Present Day, Third Edition, University Of Wales Press, Cardiff, 2002, p103.

[5] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p140.

[6] Young. G. K; op, cit, p76.

العملة والتي دفعت عدداً كبيراً من القرويّين لترك بيوتهم واعتناق حياة اللصوصيّة تفادياً للالتزامات الماليّة الثقيلة التي فُرضت عليهم[١].

وزادت الأمراض وهجمات القبائل البدويّة والحروب داخل مصر من صعوبة الموقف، فتُسجّل ورقة بردي مصريّة من القرن الثالث الميلاديّ أنّ قُرى كاملة في مصر أُزيلت من السجلّات الضريبيّة نتيجة لمقتل سكّانها إما بالأمراض أو بهجمات البدو[٢].

وتوصّل ألستون(Alston)، بعد دراسته للسجلّات الضريبيّة المصريّة في الفترة الرومانيّة، إلى أنّ تلك السجلّات تعكس هبوطاً حادّاً في سكانها منذ العام ١٦٠م[٣]. وهو ما يُمكن أنْ يُعزى إلى وباء أنطوني الذي اجتاح الإمبراطوريّة الرومانيّة في القرن الثاني الميلاديّ. ويرى كيري يونغ، بدوره، أنّ هذا الاضطراب في أحوال سكّان مصر لم يستقرّ طوال القرن الثالث بل ازداد سوءاً في النصف الثاني منه[٤].

وكان لهجمات القبائل البدويّة، هي الأخرى، نتائج مُدمّرة على التجارة مع الهند والشرق. إذْ تمكّنت تلك القبائل بين عامي ٢٦٨– ٢٧٠م من السيطرة على مدينة كوبتوس عُقدة الطرق التجارة الرومانيّة القادمة من البحر الأحمر حتّى تمكّن الإمبراطور المُستقبليّ بروبوس(Probus)[٥] من طردهم منها أخيراً عام ٢٧٠م[٦]. وترافقت تلك الهجمات البدويّة مع السيطرة التدمريّة على مصر نفسها في العام ٢٧٠م[٧]. و دفعت الإسكندريّة، عاصمة التجارة العالمية آنذاك، الثمن الأكبر، إذْ دمّر أورليان أسوارها مع قسم كبير من الحيّ المعروف باسم بروخايون والذي كان يسكنه كبار التجّار والأثرياء[٨]. ولم تهدأ الأحوال حتّى بعد خروج التدمريين عام ٢٧٢م، إذْ بُليت مصر بسلسلة من المُغتصبين للحكم بدأت مع التاجر الثريّ فيرموس

---

١ العبد الغنيّ(محمد السيّد): تاريخ مصر تحت حكم الرومان، المكتب الجامعيّ الحديث، الإسكندريّة، ٢٠٠١م، ص١٣٢.

2 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p213.

3 Alston. R; Soldier and Society in Roman Egypt: A Social History, London, 1995, pp81- 86.

4 Young. G. K; op, cit, p76.

٥ بروبوس: ماركوس أوريليوس بروبوس. ولد عام ٢٣٢م. عمل كقائد للجيوش الرومانيّة في سورية ومصر تحت أمرة الإمبراطور اورليان. أثبت كفاءة كبيرة في مصر فتمكّن من إخراج التدمريين من مصر. ويبدو أنّه استمرّ في هذا المنصب في فترة حكم الإمبراطور تاكيتوس(Tacitus)(٢٧٥- ٢٧٦م). بعد مقتل الأخير عام ٢٧٦م رفض الاعتراف بحقّ فلوريانوس(Florianus) في العرش وأيّدته الفرق الرومانية في مصر في هذا، فتمكّن في العام نفسه(٢٧٦م) من الانفراد بالسلطة بعد مقتل فلوريانوس على يدّ جنوده، إلّا أنّ بروبوس ما لبث أنْ لقي المصير نفسه عندما قتله جنوده عام ٢٨٢م. انظر:

Bunson. M: op, cit, p454.

6 Historia Augusta; Probus, XVII, 3.

7 Southern. P; Empress Zenobia :Palmyra’s Rebel Queen, Continuum UK, London, 2008 , pp131- 133.

٨ كلاوس(مانفريد): الإسكندريّة أعظم عواصم العالم القديم، ترجمة: أشرف نادي أحمد، الهيئة المصريّة العامّة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٩م، ص٢٣٣،٢٣٤.

وتوّجت بأخيلايوس(Achilleus)[١] ودومتيانوس(Domitianus)[٢]، الذي قضى عليه الإمبراطور ديوكليتيان، والذي دمّر مدينة كوبتوس أثناء إخماده لهذا التمرّد عام ٢٩٧م[٣]. وبما أنّ الإسكندريّة مع كوبتوس كانتا أحّد المراكز المُهمّة في التجارة الشرقيّة، فإنّ ما لحق بهما من دمار جرّاء هذه الحروب كان ولابدّ أنْ يحمل نتائج سلبيّة خطيرة على التجارة الرومانية مع الشرق[٤].

تأثيرات هذه الحروب الأهليّة مع عملة غير مُستقرّة وسوق ضعيفة لتصريف المنتوجات الشرقيّة جميعه أدّى إلى انخفاض كبير في نشاط تجارة روما الشرقيّة. وفي الوقت الذي كان معه من المُتعذّر تحديد النسبة الحقيقيّة لانخفاض التجارة الرومانيّة مع الهند والشرق عبر الطرق البحريّة، فإنّه من المُمكن تكوين فكرة عن حجم هذا الانخفاض من خلال معرفة تأثيرات الأزمة الاقتصاديّة على التجارة الداخليّة، ضمن الإمبراطوريّة الرومانيّة، في الصورة التي انعكست فيها في أعداد حُطام السفن التجاريّة التي عُثر عليها وتعود إلى تلك الفترة[٥]. إذْ يُظهر حطام السفن التي عُثر عليها في البحر المتوسّط والتي تعود إلى العصر الهللينستيّ المُتأخّر والعصر الرومانيّ أنّ فترة النشاط الأعظم للتجارة كانت في الفترة بين ٢٠٠ق.م – ٢٠٠م مع انخفاض كبير في القرن الثالث الميلاديّ لتعود وتتعافى بعض الشيء في القرن الرابع الميلاديّ[٦]. وفي الوقت الذي تُشير فيه هذه الأرقام إلى تجارة البحر المتوسّط، إلّا أنّهت كانت، على الأرجح، قريبة أو مُتشابهة في البحر الأحمر في هذه الفترة موضع الدراسة.

٣- الحضور التجاريّ الرومانيّ في الصين خلال القرن الثالث الميلاديّ:

أنْ تُصاب التجارة الرومانيّة مع الشرق بالكساد والانحطاط في القرن الثالث الميلاديّ، فهذا يبدو أمراً طبيعيّاً في ضوء أزمة سياسيّة واقتصاديّة خانقة، عصفت بكيان الإمبراطوريّة الرومانيّة. أمّا أنْ يزداد الحضور الرومانيّ في المصادر الصينيّة خلال هذه الفترة، فهو أمر

---

[١] أخيلاوس: قاد تمرّد قوميّ مصريّ في العام ٢٩٧/٢٩٦م ضدّ الهيمنة الرومانيّة أيّام الحكومة الرباعيّة في عهد الإمبراطور ديوكليتيان. فشل تمرّده بسبب النزاعات الداخليّة وقلّة المؤون. كانت قيادة أخيلاوس، نفسه، موضع مُنافسة من دومتيانوس. قاد الإمبراطور ديوكليتيان قمع التمرّد بنفسه، وتمكّن من إخماده بعد حصار لمدينة الإسكندريّة دام ثمانية أشهر انتهى بمقتل أخيلاوس وشركائه. انظر:
Eutropius; Abridgment of Roman History, IX, 22- 23.

[٢] دومتيانوس: دومتيوس دومتيانوس لوكيوس(Domitius Domitianus Lucius). أحّد زعماء التمرّد الذي قاده أخيلاوس عام ٢٩٦/ ٢٩٧م. قيادته مشكوك فيها. إذْ كان أخيلاوس، على الأغلب هو قائد التمرّد أمّا دومتيانوس فظهر كمُنافس له. على أيّة حال انتهى مصير دومتيانوس كمصير أخيلاوس فقُتل على جنود الإمبراطور ديوكليتيان المُنتصرين. انظر:
Bunson. M: op, cit, p183.

[3] Eutropius; Abridgment of Roman History, IX, 22- 23.; Williams. S; Diocletian and the Roman Recovery, London , 1985, pp 78- 88.

[4] Young. G. K; op, cit, p77.

[5] C. A. H; XII, p416.

[6] Hopkins. K; op, cit, pp101- 125.

يبدو خارجاً عن المألوف، ويحتاج إلى وِقفةٍ عنده، لتفسير السبب الذي دفع التجّار الرومان لتجديد مُحاولاتهم الوصول إلى موطن الحرير في الصين.

تحفظ السجلّات الصينيّة، التي تعود إلى القرن الثالث الميلاديّ، معلومات عن صلات تجاريّة قام بها تجّار رومان مع أراضي الصين، في الفترة التي أعقبت سقوط إمبراطوريّة الهان عام٢٢٠م[١]. وهو ما يُعطي انطباعاً أنّ تجارة روما مع الشرق الأقصى قد استمرّت بالرغم من أزمة القرن الثالث ووباء أنطوني.

هذه الصلات أخذت مكانها في التاريخ الصينيّ، عندما كان العالَم الصينيّ مُمزّقاً إلى مجموعة من الممالك المُتنافسة على القوّة والسيطرة، وفي الوقت الذي كانت فيه الحروب الأهليّة تشتعل على امتداد الإمبراطوريّة الرومانيّة[٢]. وترافقت تلك الحروب الأهليّة مع حدث آخر لم يكن يقلّ أهميّة وأخذ مكانه في الأراضي الفارسيّة، إذْ تمكّن الملك الفارسيّ أرداشير(Ardashir)(٢٢٤–٢٤١م) من هزيمة آخر ملوك بارثيا أرتبانوس الخامس(Artabanus V)(٢١٣– ٢٢٤م) في العام ٢٢٤م، وأسّس الإمبراطوريّة الساسانيّة[٣]. فأدّى هذا النزاع الداخليّ في فارس إلى إعاقة حركة القوافل التجاريّة، وشلّ الطُرق الحريريّة العابرة لفارس، وهو ما انعكس سلباً على كمّ التجارة البريّة القادمة من شماليّ الهند والصين[٤].

ومن المُحتمل أنّ هذه الأزمة والاضطراب الذي أصاب الطُرق البريّة عبر فارس هو ما دفع التجّار الرومان، لمحاولة الوصول إلى موطن الحرير في الصين، على اعتبار أنّ ضعف الطُرق البريّة مع الشرق، كان ينعكس إيجاباً على الطرق البحريّة والعكس صحيح. فتُسجّل المصادر الصينيّة أنّه وفي حوالي العام ٢٢٦م وصل تاجر رومانيّ يُدعى كين لون(Qin Lun)" إلى شرق الصين في أراضيّ الوريث" وُو(Wu)[٥] ". و "كين" هي اختصار للاسم دا كين وتعني الرومانيّ. ومن المُحتمل أنّ إسم "لون" هو الاسم اليونانيّ ليون(Leon) ولكنّه بُسّط صوتيّاً من قبل المُترجمين الصينيّين هناك[٦]. يقول التقرير الصينيّ، الذي حمل إسم ليانج شو (–Liang

---

[1] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p136.

[2] Young. G. K; op, cit, p74.

[3] Herodian; History of the Roman Empire, VII, 2.

ويذكر هيروديان الأنطاكي، في هذه الفقرة، الملك الساسانيّ أرداشير باسم أرتاكسيركيس(Artaxerxes)، وهوما قد يُشير إلى طموحات أرداشير بإعادة بناء الإمبراطوريّة الفارسيّة، وأمجادها الأسطوريّة أيّام داريوس الكبير وأرتاكسيركيس الذي غزا بلاد اليونان. انظر :

Smith.M. A; Identity, Community, And State Formation At Roman Palmyra, op, cit, p403.

[4] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p136.

[٥] وُو(Wu): أحّد الممالك التي قامت في الصين بعد انهيار إمبراطوريّة الهان عام ٢٢٠م. انظر: توينبي(أرنولد): تاريخ البشريّة، ص٣٥١.

[٦] يُعزّز هذا الاحتمال ورود إسم تجّار بالاسم اليوناني" ليون " في مدينة كوبتوس وفي مواقع من الصحراء الشرقيّة لمصر ترتبط بالإله المصريّ بان(Pan). انظر:

shu): " تاجر من دا كين(الإمبراطوريّة الرومانيّة)، ، دُعي لون، وصل إلينا، وقابل الإمبراطور" صون كوان (Sun Quan)"، الذي سأله عن موطنه، وتفاصيل حياتهم وعاداتهم". ويُضيف التقرير الصينيّ:" رأى لون بعض الأسرى الصغار السُمر البشرة، وقال أنّه، نادراً، ما رأى مثلهم في أراضي الدا كين. لذلك فإنّ صون كوان أعطاه عشرة أسرى ذكور وعشرة إناث، وأرسل ضابطاً يُدعى " ليو – هسين(Liu Hsien)" لمُرافقته في رحلة عودته"[١]. وبالرغم من هذه المعلومات التي ذكرها التقرير الصينيّ، إلّا أنّ الغريب في الأمر أنّ المصادر الكلاسيكيّة الرومانيّة، من تلك الفترة، لمْ تذكر أيّة معلومات عن تجّار رومان، مُحمّلين بالحرير أو أسرى غُرباء، عادوا من الشرق البعيد، مما قد يدلّ على أنّ التاجر الرومانيّ ومُرافقه الصينيّ لم يصلا سالمين إلى أراضي الإمبراطوريّة الرومانيّة[٢].

لم يفقد التجّار الرومان الأمل، ولم يقطعوا مُحاولاتهم لإجراء تجارة مُباشرة مع الصين، بالرغم من عدم عودة ليون. إذْ يُشير نصّ صينيّ آخر يعود إلى العام ٢٦٠م تقريباً إلى نشاط تجاريّ رومانيّ في مناطق جنوبي شرقيّ أسية خلال تلك الفترة. فيُورد المصدر الصينيّ:" تجّار من الدا كين غالباً ما يأتون إلى فو– نان(Fu– nan)(ويقصد كمبوديا)، رينان(جنوبيّ الفيتنام)، و تشايو– تشيه(Chiao– chih) (يقصد الفيتنام)، ولكن عدد قليل من الناس من هذه المناطق ذهبوا إلى الدا كين"[٣].

الاتصال التجاريّ الرومانيّ الثاني الذي جاءت المصادر الصينيّة على ذكره، كان في حوالي العام ٢٨٢م، وهو العام نفسه الذي بدأ فيه الإمبراطور الرومانيّ كاروس (Carus)[٤] (٢٨٢– ٢٨٣م) حملة رومانيّة كبيرة على الإمبراطوريّة الساسانيّة[٥]، هذه الحرب المُتجدّدة بين الرومان والساسانيين عرقلت ، على ما يبدو، من جديد، شبكات التجارة مع الصين عبر الطرق البرّية،

Bagnall. R. S. and Helms. C; Documents from Berenike Greek Ostraka from the 1996-1998 Seasons, Bruxelles, 2000, p24.

1 Yao Silian; Liang- shu, XLVIII.

وترجمة النص الصينيّ والتعلّيق عليه والتعليق عليه موجودة في:

Leslie. D. and Gardiner. K; op, cit, p 100.

2 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p137.

3 Yu.Y; Trade and Expansion in Han China: A Study in the Structure of Sinobarbarian Economic Relations., Cambridge University Press Cambridge, 1976, pp175, 176.

٤ كاروس: ماركوس أوريليوس كاروس. ينمتي إلى منطقة ناربو(Narbo) في الغال. تدرّج في الرتب الوظيفيّة حتّى استلم الحرس الشخصيّ للإمبراطور بروبوس. تسلّم العرش الإمبراطوريّ بعد مقتل بروبوس وقاد حملة ضدّ الدولة الساسانيّة، نجح فيها بالسيطرة على بلاد ما بين النهرين مع طيسفون. إلّا أنّه ما لبث أنْ وُجد ميّتاً في خيمته في ظروف غامضة، ومن المُحتمل أنّه مات نتيجة لمرض مُفاجئ ألمّ به أو نوبة قلبيّة أنهت حياته. انظر: Bunson. M: op, cit, p98.

5 Historia Augusta; Carus, Carinus and Numerian, VIII, 1.

فعاد التجّار الرومان لمحاولة الوصول إلى الصين عبر الطريق البحريّة[١]. وبالفعل تمكّن بعض التجّار من الوصول بسفينتهم، المُحمّلة بالسلع المتوسطيّة، إلى الصين. فتُورد السجلّات الصينيّة:" في هذه السنة قدمت إلينا بعثة من الدا كين، وعرضت عدد من السلع، من بين السلع الغريبة، التي عرضتها، كانت قماش مغسول بالنار(قماش الأسبتوس (Asbestos))" [٢]. ولمْ يأتِ المصدر الصينيّ على أيّ ذكر لتجّار أو لشخص أرسل تلك البعثة، كما لمْ ترِد أيّ إشارة في المصادر الرومانيّة إلى تلك البعثة، إلّا أنّ راؤول ماكلاوجين(Raoul McLaughlin) يرى أنّ تلك البعثة كانت بمُبادرة خاصّة من تجّار من مدينة الإسكندريّة على علاقة، ربّما، بالتاجر فيرموس(Firmus) الثريّ الذي أعدمه الإمبراطور كركلّا في العام ٢٧٣م، لذلك فإنّهم كانوا حانقين على روما ولمْ يروا من ضرورة لإعلام السلطات الرومانيّة بمشروعهم هذا[٣].

أمّا الاتصال التجاريّ الرومانيّ الثالث الذي حفظته المصادر الصينيّة، فكان في حوالي العام ٢٨٤م. فتذكر تلك المصادر " وصول تجّار من الدا كين إلى الصين، وتقديمهم هديّة مكوّنة من ٣٠ ألف لفّة من لفّات الخشب الذي كان يُستخدم للكتابة، وكان يُعرف باسم" ورقة عطر العسل". وتُشير تلك المصادر إلى أنّ " الإمبراطور الصينيّ(لمْ تُحدّد اسمه) أُعجب بالهديّة الرومانيّة، وأمر أحّد قادته بكتابة تعليقاته وتاريخ الإمبراطوريّة عليها"[٤]. وتُورد مجموعة الأوغستا بهذا الخصوص أنّ الإمبراطورين أوريليان و بروبوس، وبعدهم ديوكليتيان، قد أرسلوا مبعوثين إلى أقصى الهند لتحديد مصدر الصباغ الأرجواني الثمين. لذلك من المُحتمل أنّ هؤلاء المبعوثين قد وصلوا إلى الصين، ومن المُحتمل أنّهم نفسهم من ذكرهم المصدر الصينيّ هنا[٥].

وبالرغم من أنّ هذه الاتصالات التجاريّة التي جاءت المصادر الصينيّة على ذكرها كانت حوادث فرديّة إلّا أنّها تدلّ على استمرار النشاط التجاريّ الرومانيّ خلال القرن الثالث الميلاديّ بالرغم من الأحوال السياسيّة و الاقتصادية المُتردّية وتعكس زيادة في المعلومات الجغرافيّة لدى التاجر الرومانيّ حتّى امتلك الجرأة للوصول إلى الصين.

---

[1] Leslie. D. and Gardiner. K; op, cit, p159.

[2] I-wen Lei-chu; LXXVI.

و الأسبتوس: يُعرف علميّاً باسم صخر الحرير، وهو معدن من سيليكيّات المغنزيوم ليفيّ القوام، صامد في النار والأحماض، ويوجد على شكل عروق في صخور أخرى. يُصنع من الإسمنت وألواح البناء بعد طحنه ومن نسيجه يُصنع هذا النوع من الملابس المُقاوم للنار والذي ذكره التقرير الصينيّ. انظر: الموسوعة العربيّة المُيسّرة، مج٤، ص٢٠٨٦، ٢٠٨٧.

[3] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p139.

[4] Leslie. D. and Gardiner. K; op, cit, pp159, 160.

[5] Historia Augusta; Aurelian, XXIX.

سابعاً: تعافي التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق عبر طريق البحر الأحمر:

تعافت التجارة الرومانيّة مع اليمن والهند والشرق، مع بداية القرن الرابع الميلاديّ، من الحالة السيئة التي سقطت فيها خلال النصف الثاني من القرن الثالث الميلاديّ. هذا التعافي قدْ يُعزى إلى حركة الإصلاحات الاقتصادية التي تبنّاها الإمبراطور قسطنطين الأوّل(Constantine I)(٣٠٦– ٣٣٧م)، و الاستقرار الذي أصاب العملة الرومانيّة بعد إدخال الأخير للعملة الذهبيّة الجديدة التي حملت اسم" السوليدوس(solidus)" [١]، والتي أصبحت العملة المعدنيّة الأساسيّة المُستخدمة في التجارة في كامل الشرق الرومانيّ، في أواخر العصر الرومانيّ والعصر البيزنطيّ[٢]. هذا التعافي أثبتته الدراسات الأثرية التي تُشير نتائجها إلى أنّ القناة التي أنشائها الإمبراطور تراجان بين نهر النيل والبحر الأحمر، بالتوازي مع مينائها كاليسما(السويس) شهدت قمّة نشاطها التجاريّ في القرنين الرابع والخامس الميلاديين[٣]. أضفْ إلى أنّ القسم الأعظم من أوراق البرديّ، التي تذكر هذه القناة، تعود إلى هذه الفترة أيضاً.

كما عثرت الأبحاث الأثرية في ميناء كاليسما على أكثر من ثلاث آلاف قطعة نقديّة من الفترة الرومانيّة المُتأخّرة بالمُقارنة مع قطعة واحدة من الفترات السابقة[٤].

ويقترح راشك(Raschke) أنّ هذا الازدهار في استخدام قناة تراجان ومينائها كاليسما، يعود إلى الدمار الذي ألحقه الإمبراطور ديوكليتيان بمدينة كوبتوس في العام ٢٩٧م، مما جعل من الموانئ المصريّة الواقعة إلى الجنوب، غير صالحة للاستخدام بشكل مؤقّت، فانتقلت حركة التجارة الرومانيّة الشرقيّة نحو موانئ البحر الأحمر الشماليّة في كاليسما غرباً، و إيلة شرقاً[٥].

ويبدو أنّ موانئ البحر الأحمر الجنوبيّة، هي الأخرى، قد تعافت من جمودها الذي لحق بها بعد دمار مدينة كوبتوس النيليّة، وعادت للمشاركة في التجارة الرومانيّة مع الشرق[٦]. إذْ تُشير الأبحاث الأثريّة في ميناء برنيكي إلى أنّ الميناء قد شهد تعافي تجاريّ، مع بداية القرن الرابع الميلاديّ بدليل أنّ أغلب الخنادق في الميناء تحتوي على دليل كبير على نشاطه [٧]. كما عُثر في ميناء ميوس هرموس على نقش، مُشوّه، كُتب باللغة اللاتينيّة، يعود إلى القرن الرابع الميلاديّ، يُشير إلى استخدام الميناء في التجارة الخارجيّة. يقول النقش:

---

1 Davies. G; op, cit, pp106, 107.
2 Harl. K; op, cit, p312.
3 Young. G. K; op, cit, p77.
4 Mayerson. P; The Port of Clysma (Suez) in Transition from Roman to Arab Rule, JNES, No. 55, 1996, pp 119- 126.
5 Raschke. M.G; op, cit, p649.
6 Young. G. K; op, cit, p77.
7 Sidebotham, S. E. and Webdrich, W. Z; Excavations at Berenike and the Survey of the Egyptian Eastern Desert, op, cit, p96.

[noua Maximi]

[um mercator]

ويقترح الباحثون أنّ **التركيب الأصليّ** لهذا النقش المُقتضَب كان يقول" أدْ أوسوم ميركاتوروم (ad usum mercatorum)، وتعني" لاستخدام التجّار" أو شيء مُشابه لهذه الترجمة. و(Noua Maximiana) التي تُشير إلى تركيز وحدة عسكريّة رومانيّة في الموقع[١].

ويدلّ هذا النقش، بقراءته هذه، على تواجد مُستوطنة عسكريّة في ميناء ميوس هرموس كان الهدف منها حماية التجارة البحر الأحمر، وهي المُهمّة نفسها التي اضّطلعت بها الحصون العسكريّة الرومانيّة على الطريق الصحراويّة بين موانئ البحر الأحمر وكوبتوس[٢].

ويرى كيري يونغ أنّ وجود هذه المفرزة العسكريّة في ميوس هرموس تدلّ على أنّ التجارة الشرقيّة عادت لِتُدرَّ مداخيل ضريبيّة مُهمّة لدرجة قامت معها الحكومة الرومانيّة بتركيز تلك الوحدة العسكريّة لمُراقبتها وحمايتها.

هذه الدلائل على تعافي تجارة روما مع اليمن والشرق تأتي بالتوازي مع دلائل مُماثلة قدّمتها الأبحاث الأثريّة من شبه القارّة الهنديّة ولاسيّما من جنوبيّ الهند وجزيرة سيريلانكا التي عُثر فيها على كمّ كبير من القطع النقديّة الرومانيّة التي تُؤرّخ لعهد الإمبراطور قسطنطين الأوّل[٣].

وفي الختام هنا لابدّ من الإشارة إلى نقطة مُهمّة، وهي مواجهة التاجر الرومانيّ، الذي عاود نشاطه البحريّ في المُحيط الهنديّ، لمُنافسة قويّة من التجّار الفُرس الذين انتهزوا فرصة غياب النشاط التجاريّ الرومانيّ أواخر القرن الثالث الميلاديّ. ويُقدّم كوزماس(Cosmas)، إشارة إلى هذه المُنافسة[٤]، بالتوازيّ مع الاكتشافات النقديّة من العملة الفارسيّة في الهند أيضًا[٥]. إلّا أنّ هذا لمْ يكن يعني سيطرة فارسيّة على المُحيط الهنديّ، بلْ عاد التاجر الرومانيّ بقوّة وما الدلائل الأثرية من الهند وسريلانكا إلّا دليل على النهوض المُتجدّد للتجارة الرومانيّة، هذا النهوض يُمكن أنْ يُوصف بنهاية الفترة الكلاسيكيّة للتجارة البحريّة مع الشرق وبداية الفترة البيزنطيّة للأنماط التجاريّة، هذه الأنماط التي استمرّت حتّى مجيء الإسلام[٦].

---

1 Bagnall. R. S., and J. A. Sheridan J. A; Greek and Latin Documents from ‘Abu Sha’ar, 1990- 1991, JARCE, No. 31, 1994, pp 159- 168.

2 Adams. C; op, cit, p197.

3 Young. G. K; op, cit, p78.

4 Cosmas Indicopleustes; Christian Topography, XI.

5 Harl. K; op, cit, pp307, 308.

٦ للوقوف على تطوّرات التجارة البيزنطيّة مع الهند حتّى مجيء الإسلام، راجع أطروحة الدكتوراه للباحثة" ربيبكا دارلي" في:

Darley. R; Indo-Byzantine Exchange, 4th To 7th Centuries: A Global History, A thesis submitted to the University of Birmingham, September, 2013.

الفصل الرابع

التجارة الرومانيّة مع الهند والصين عبر سورية والأراضي الفارسيّة

مُقدّمة:

لمْ يكن طريق البخّور، وطريق البحر الأحمر هو المُزوّد الوحيد للأسواق الرومانيّة بالسلع الكماليّة من عربيّة وهندية وصينيّة. بل مرّت من البحر المُتوسّط شرقاً نحو الأسواق البارثيّة، وأسواق الخليج العربيّ، وإلى الصين نفسها طُرق تجاريّة قامت بدور، لابأس به، في تزويد أسواق الإمبراطوريّة ومواطنيها بما يحتاجونه من سلع الترف المُتزايدة الطلب.

وأحّد أهمّ هذه الطرق كان الطريق التجاريّ المارّ عبر أشهر مُدن القوافل في الشرق، وهو الطريق التدمريّ، الذي فرض عليه تجّار تدمر سيطرة شبه كاملة. فأقام هؤلاء التجّار شبكة من العلاقات التجاريّة، امتدّت من مدن بلاد ما بين النهرين إلى الخليج العربيّ، وصولاً إلى أسواق الهند نفسها، وفي فترة من الفترات إلى ولاية مصر الرومانيّة.

الطريق الآخر الذي عبره التجار الرومان للحصول على السلع الهندية والصينية امتدّ من أنطاكية إلى الفرات، ومنه فرع نحو الخليج العربيّ، وفرع دخل شبكة طريق الحرير نحو أسية الوسطى فالصين. وبالرغم من أنّ هذا الطريق لمْ يكن له حضور بالمصادر التاريخيّة كطريق التجار التدمريين أو طريق التجار المصريين، إلّا أنّ الإشارات المُتفرّقة في المصادر تدلّ على أنّه كان من المُمكن أنْ يُشكّل هذا الطريق بديلاً ناجعاً للطريق التدمريّة.

وسيتمّ في هذا الفصل إلقاء الضوء على أهمّية قوافل التجارة التدمريّة في حصول التاجر الرومانيّ على سلع الترف الشرقية. فسيتمّ في البداية مُعالجة ظهور تدمر كوسيط تجاريّ بين الشرق والغرب، و الأسواق التي طرق بابها التاجر التدمريّ حتّى حصل على تلك السلع التي وجدت طريقها إلى الأسواق الرومانيّة، والطريق الذي سلكته القوافل التدمريّة من تدمر إلى الخليج العربيّ، والمحطّات التي نزلت بها تلك القوافل على امتداد طريقها إنْ بالبادية السوريّة أو نهر الفرات، بالإضافة إلى تبيان انعكاس العلاقات الرومانيّة البارثية خلال القرن الثاني الميلاديّ على تجارة التدمريين صُعوداً وهبوطاً.

كذلك سيُحاول هذا الفصل، من خلال المصادر المُتوفّرة، دراسة أهمّية طريق الفرات وطريق الحرير في حصول التاجر الروماني على السلع الشرقيّة، وهل كان هناك بالفعل احتكار بارثيّ لطريق الحرير أمْ كان هناك دخول حُرّ للتاجر الرومانيّ إلى شبكة الطرق الحريرية المُمتدّة من المُتوسّط تقريباً إلى الصين. كما خُصّصت فقرة لدراسة الطريق والمحطّات التي سلكتها السلع القادمة من الشرق عبر تدمر ومنها إلى المُتوسّط.

أوّلاً: تدمر ودورها في الصلات التجاريّة الرومانيّة مع الشرق:

كانت مدينة تدمر، التي دعاها اليونان باسم بالميرا(Palmyra) أيّ مدينة النخيل[١]، أحّد أشهر المواقع التي ارتبطت بتجارة القوافل. إذْ تمكّنت بفضل موقعها بين الإمبراطوريّتين الرومانيّة و البارثيّة من الاحتفاظ بقدر كبير من الحكم الذاتي مع علاقات سياسيّة جيّدة مع الجانبين الرومانيّ و البارثيّ[٢]. كما استغلّ سكان المدينة الصحراويّة، بدورهم، هذه الحالة الفريدة من التوسّط بين القوى العظمى، فتحّولوا مع قوافلهم إلى وسطاء تجاريين فعّالين بين الشرق والغرب، وتحوّلت مدينتهم إلى قاعدة مُهمّة لقيادة القوافل التجاريّة البرّية بين سورية وبلاد مابين النهرين.

١– بروز مدينة تدمر كوسيط تجاريّ بين الشرق والغرب:

بالرغم من الشهرة، المُنقطعة النظير، التي حازتها هذه المدينة، الواقعة وسط الصحراء السوريّة في مُنتصف الطريق بين دمشق ودورا أوربوس (Dura Europos)[٣]، إلّا أنّه من الصعب، بالاستناد إلى الدليل المتوفّر، تكوين صورة علميّة واضحة عن بداية صعودها في التجارة الشرقيّة البعيدة المسافة. إذْ لمْ يذكرها لا استرابون، ولا أيزيدور من خاراكس، في معرض وصفهما للمنطقة.

أمّا بليني فبالرغم من أنّه يذكر وجودها، إلّا أنّه لمْ يُعطِ، من خلال وصفه لها، دليلاً على أنّها كانت تتمتّع بأهمّية تجاريّة كتلك التي كانت تتمتّع بها خلال القرن الثالث الميلاديّ. فقد لاحظ بليني في وصفه لتدمر الثروة الزراعية لواحتها، ولكنّه لمْ يُشر إلى تجارة أهلها، فأورد:" الحقول الغنيّة لتدمر مُحاطة، من جميع الاتجاهات، بدائرة واسعة من الرمال، فعزلتها الطبيعة بذلك عن بقيّة العالم مُحتفظة بمصيرها الخاصّ(privata sorte) بين الإمبراطوريّة الرومانيّة والإمبراطوريّة

---

[١] اختلفت الآراء في سبب تسمية تدمر بهذا الاسم، فرأى البعض أنّ إسم بالميرا(Palmyra) جاء من بالما(Palma) اللاتينيّة وتعني النخل أو نخلة، وأنّ الإسكندر المقدوني بعد أنْ تغلّب عليها أطلق عليها هذا الاسم لما كان يكتنفها من غابات النخل العظيمة، فعُرفت عند اليونان والرومان بهذا الاسم منذ ذلك الحين. انظر: علي(جواد)، المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج٣، ص٧٦، ٧٧.
ويرى البعض الآخر أنّ بالميرا هي ترجمة لكلمة" تامار، تمار، تمر(Tamar)" العبرانية ومعناها نخلة، وذهب أصحاب هذا الرأي إلى أنّ الملك سليمان هو من قام ببناء مدينة تدمر وأطلق عليها إسم تامار أو تدمر بمعنى مدينة النخل. وهذا الرأي أخذ به من المؤرّخين الكلاسيكيين المؤرّخ يوزيفوس الذي نسب بناء تدمر إلى سليمان. انظر:

Josephus; Ant. Jud, VIII, 6, 1 .

ويرى أصحاب الاختصاص أنّ نسبة بناء تدمر إلى سليمان لا صحة لها، إذْ على الأرجح، أنّ موضع تامار التي وردت في العهد القديم والتي نُسب بنائها إلى سليمان تقع في الصحراء الفلسطينية جنوبيّ البحر الميّت وليست موقع تدمر في الصحراء السوريّة. انظر:

Pat. S; Empress Zenobia 'Palmyra’s Rebel Queen', Continuum UK, London, 2008, p18.

[2] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p96.

[3] Smith.M. A; Identity, Community, And State Formation At Roman Palmyra, op, cit, p4.

البارثيّة"[١]. أمّا الشاهد الأدبيّ الوحيد، على دور تدمر في التجارة الشرقيّة، فيُقدّمه المُؤرّخ أبيان الذي يُورد:" التدمريّون تُجّار. إنّهم يجلبون مُنتجات الهند وبلاد العرب من بلاد فارس إلى الأرض الرومانيّة حيث يقومون بتوزيعها"[٢].

ومنح الموقع الطبيعيّ لواحة تدمر، والذي أشار إليه بليني، أهلها فرصة تنمية ثروتهم، إذْ استغلوا فرصة توافر المياه في واحتهم، والأراضي الزراعية إلى الشمال الغربيّ من المدينة لتربية أنواع المواشي ولاسيّما حيوانات الجرّ والحمل، والتي تمّ استغلالها في تجارة القوافل بين سورية وبلاد ما بين النهرين[٣].

وكان لواحة تدمر تاريخ طويل من الاستيطان السكنيّ، إلّا أنّ التطوّر الحضريّ الذي ميّز طابع المدينة بدأ، على الأرجح، مع بداية القرن الأوّل الميلاديّ. إذْ يُشير أبيان إلى أنّ أهل تدمر كانوا قادرين، حين هاجمهم القائد الروماني ماركوس أنطونيوس عام ٤٢ق.م، على نقل كامل ثروتهم عبر نهر الفرات[٤]. وهو مّا يدلّ على أنّ سكان الواحة، كانوا لايزالون يعيشون حياة نصف بدويّة خلال تلك الفترة. أمّا مع بداية القرن الأوّل الميلاديّ فبدأت تظهر معالم عبادة وطنيّة محورها الإله بيل، ممّا يدلّ على أنّ القبائل المُنتشرة حول الواحة بدأت بالالتئام، لتُكوّن مدينة تدمر خلال هذه الفترة تقريباً[٥]. أمّا بالنسبة لتاريخ دخول تدمر إلى أحضان الإمبراطوريّة الرومانية فقد كان في وقت مُبكّر نسبيّاً، إذْ يُشير قانون ضريبيّ تدمريّ يعود إلى العام ١٣٧م إلى تدخّل جرمانيكوس(Germanicus) في شؤون تدمر في حوالي العام ١٩/١٨م[٦]. وما أورده هذا القانون الضريبيّ يُؤكّده مَعْلم(إشارة) حدوديّ يُسجّل أنّ حدود الأراضي التدمريّة(fines regionis Palmyrenae) قد ثُبّتت من قبل حاكم سورية كريتيكوس سيلانوس(Creticus Silanus) بين عاميّ ١١– ١٧م[٧]. وعلى الأرجح أنّ معبد الإله بعل قد كُرّس في حوالي العام ٣٢م، للإحتفال بضمّ المدينة إلى ولاية سورية الرومانيّة[٨]. ويبدو أنّ أهل مدينة تدمر قد احتفظوا لأنفسهم ببعض الاستقلال الذاتيّ حتّى بعض الإلحاق الرومانيّ لمدينتهم. إذْ يُمكن الاستشفاف ممّا أورده بليني،

---

1 Pliny; N. H, V, 21.

كذلك: سويدان(قاسم محمد): تاريخ ملكات الشرق، ص٢٦٧.

2 Appian; Civil Wars, V, 9.

3 Young. G. K; op, cit, p124.

4 Appian; Civil Wars, V, 9.

ومن المحتمل أنّ هذا الهجوم الذي قام بعه أنطونيوس على تدمر كان من باب إتّهامه لهم أنّهم كانوا يقومون بسياسية ذات وجهين فتارةً يُظهرون أنّهم مع الرومان، وتارةً يُظهرون أنّهم مع أعدائهم البارثيين. انظر: شيفمان: المجتمع السوري القديم، ترجمة: إحسان إسحق، دمشق، ١٩٨٧ م، ص٩٣.

5 Pat. S; op, cit, p19.

6 Matthews. J. F; The Tax Law of Palmyra: Evidence for Economic History in a City of the Roman East, Journal of Roman Studies, No. 74 , 1984, pp157-80, p161.

7 Millar. F; The Roman Near East : 31 BC - AD 337, op, cit, pp34, 35.

8 Young. G. K; op, cit, p123.

الذي كان مُقرّباً من الدائرة الرومانيّة الحاكمة، أنّ تدمر كانت تتمتّع بنصف استقلال ذاتيّ خلال النصف الأوّل من القرن الأوّل الميلاديّ[١]. لذلك فإنّ بعض الباحثين قد ذهبوا إلى تأخير وقت إلحاق تدمر بالإمبراطوريّة الرومانيّة حتّى القرن الثاني الميلادي، مُفترضين أنّ تراجان هو من قام بإلحاقها بروما خلال حملته الشرقية على بارثيا بين عاميّ ١١٣– ١١٧م[٢]. في حين ذهب البعض الآخر إلى أنّ هادريان هو من قام بهذا الإجراء في العام ١٣٠م مُستندين في ذلك إلى أنّ تدمر قدْ أطلقت على نفسها اسم تدمر الهادريانيّة(HDRYN' TDMR)[٣].

وبغضّ النظر عن التاريخ الدقيق لإلحاق تدمر بروما وظروف ذلك الإلحاق، فإنّ تدمر تمكّنت بفضل موقعها، ونشاط سُكّانها من فرض نفسها كعقدة في العمود الفقري لعالم التجارة في القرون الثلاثة الأولى بعد الميلاد، وكموقع تمرّ عبره القوافل التجاريّة الحاملة لأثمن السلع في العالم القديم كالتوابل، والحرير، وغيرهما من سلع الهند والصين[٤]. وذهب بعض الباحثين إلى تعليل سبب صعود التجارة التدمريّة بضم تراجان لمملكة الأنباط عام ١٠٦م الذي أدّى إلى تحوّل التجارة عن مملكة الأنباط نحو مدينة تدمر. و استند هؤلاء الباحثين في رأيهم هذا إلى أنّ نقوش القوافل التدمريّة قد شهدت زيادة ملحوظة بعد العام ١٠٦م مُباشرة[٥].

إلّا أنّ هذا الرأي يبدو ضعيفاً بالاستناد على ما أورده أبيان، وأثبتته النقوش التدمريّة من أنّ تجارة تدمر قامت في الأساس على السلع الهنديّة والصينيّة في حين أنّ تجارة الأنباط كانت بالأساس بالسلع العطريّة القادمة من اليمن[٦]. أضف إلى أنّه قد ثبت بالدليل الآثاري أنّ التجارة عبر ولاية العربيّة قد استمرت بعد العام ١٠٦م، لذلك فإنّ تجارة تدمر والأنباط لمْ تكن مُترابطة، وبالتالي فإنّ الضمّ الرومانيّ لمملكة الأنباط عام ١٠٦م لم يحمل تلك الآثار الكبيرة على تجارة التدمريين[٧].

وساهمت الأموال الضخمة، التي جناها التدمريّون من نقلهم للسلع بين الخليج وأسواق المتوسّط، في قيام نهضة كبيرة للمدينة الصحراويّة. فاستعيض، بالتدريج، عن الأكواخ الطينيّة ببيوت من الحجر الكلسيّ، وأقيمت الشوارع العريضة في المدينة. وكان الشارع الرئيسيّ يؤدّي إلى معبد

---

1 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p97.

2 Pat. S; op, cit, p21.

٣ جونز(مارتن): مدن بلاد الشام حين كانت ولاية رومانيّة، ص٧٨. كذلك: إسماعيل(حلمي محروس): الشرق العربيّ القديم وحضارته، مؤسّسة شباب الجامعة، الإسكندريّة، ١٩٩٧م، ص ٢٧٧.

٤ علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج٣، ص٨١.

5 Ball. W; Rome in the East: the Transformation of an Empire. London: Routledge, 2000, p74. ; Pat. S; op, cit, pp 30, 31.

كذلك: محمدعليوان(حواء ميلاد): الحياة الاقتصادية والاجتماعية في مدينة تدمر(١٠٦- ٢٧٣م)، رسالة ماجستير بإشراف: أحمد محمد محمد أنديشة، جامعة المرقب، ليبيا، ٢٠٠٧م، ص٢٥.

6 Appian; Civil Wars, V, 9.; Young. G. K; op, cit, p125.

7 Pat. S; op, cit, pp 30, 31.

الإله بعل. وأقيمت الأعمدة على طول الشوارع لتتّخذ تدمر مظهر المدينة الرومانيّة– اليونانيّة المُزدهرة، كما احتوت على ساحة عامّة (أجورا) ومسرح[١].

٢– التجارة التدمريّة مع الخليج العربي:

اعتمدت تجارة القوافل التدمريّة، بصورة رئيسيّة، على التعامل مع مدينة خاراكس التابعة لمملكة ميسان الواقعة على الخليج العربيّ، والتي كانت تصل إليها برحلة مُقسّمة إلى مرحلتين. مرحلة برّية، عبر البادية السوريّة. ومرحلة نهريّة، عبر نهر الفرات، وتمتدّ من هيت على الضفّة الغربيّة للفرات حتّى خاراكس. كما تردّد في النقوش التدمريّة عدّة إشارات إلى مدينة فولوجازيس البارثيّة، مما يدلّ على أنّها كانت وجهة هامّة للقوافل التدمريّة.

أ– نقوش القوافل التدمريّة ودورها في دراسة التجارة التدمريّة:

جَمعت مدينة تدمر و مدن بلاد ما بين النهرين، كسلوقية وبابل و خاراكس، عاصمة ميسان، علاقات تجاريّة مُتميّزة سافرت فيها القوافل التدمريّة إلى هذه المُدن لتعود إلى تدمر مُحمّلة بمُنتجات الهند والصين من توابل وحرير[٢].

وتحفظ نقوش القوافل التدمريّة والتي اكتشفت في خرائب مدينة تدمر[٣]، معلومات هامّة عن التجارة التدمريّة، تأتي لتؤكّد ما أورده أبيان بخصوص أنّ تجارة أهل تدمر كانت بالسلع القادمة من الهند والصين بشكلٍ خاصّ[٤].

ونقوش القوافل هي عبارة عن نقوش أقامها المُشاركون في القوافل التدمريّة، وكُتبت تلك النقوش باللغتين باليونانيّة والآراميّة[٥]. وهي تتمحور حول تخليد ذكرى الأفراد الذين ساعدوا القوافل بطريقة ما، وتُقدّم تفاصيل مُهمّة عن وجهة القافلة واسم الشخص الذي أقيم النقش على شرفه[٦]. ويُمكن تقسيم نقوش القوافل التدمرية إلى مجموعات عدّة. المجموعة الأولى من تلك النقوش: تُسمّي الأفراد الذين قادوا القوافل التدمرية مثل أوجيلو (Ogeilu) بن عمّات(Ammat) والذي شُرّف في تلك النقوش لقيادته القوافل التدمرية لعدّة مرّات[٧]. كذلك جوليوس أوريليوس سلام

١ حتّي (فيليب): تاريخ سورية ولبنان وفلسطين، ج١، ص٤٣٤.؛ سويدان(قاسم محمد): تاريخ ملكات الشرق، ص٢٧٠.

2 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p96.

3 Gawlikowski. M; Palmyra as a Trading Centre, Iraq, 1994, No. 56, pp 27- 33, p32, 33.

4 Young. G. K; op, cit, p125.

5 Gawlikowski. M; op, cit, pp32, 33.

٦ بن صراي(حمد محمد): الرومان ومنطقة الخليج العربي ٢٥ق.م- ٢٣٥م، مجلة دراسات كلّية العلوم الإنسانية والاجتماعية، مجلد ٢٩، العدد ١، جامعة الإمارات العربية المتحدة ، ٢٠٠١م، ص٢٢٨، ٢٥٨، ص٢٤٣.

7 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p96.

اللّات(Julius Aurelius Salamallat) الذي شُرِّف في العام ٢٥٧/ ٢٥٨م لإعادته القافلة إلى تدمر على نفقته الخاصة[١]. يقول النقش الذي يُكرّم سلام اللّات:

ἡ βουλ[ὴ καὶ ὁ δῆμος Ἰ]ούλιον
Αὐρήλιο[ν Σαλαμά]λλαθον
Μαλῆ τοῦ [Ἀβδαίου ἀ]ρχέμπορον,
ἀνακομίσα[ντα τὴν] συνοδίαν
προῖκα ἐξ ἰδίων, τειμῆς χάριν,
ἔτους θξφ΄. [٢]

ترجمة النقش: "المجلس والشعب إلى جوليوس أوريليوس سلام اللّات ابن مالي(Male) ابن عبادي (Abdai) رئيس التجار، الذي أعاد القافلة على نفقته الخاصة(أقامت هذا) على شرفه"[٣].

و أُقيمت في منتصف القرن الثاني الميلادي سلسلة من النقوش، تكريماً لماركوس أولبيوس إيرهاي(Marcus Ulpius Iarhai)، الذي قام بعدّة أدوار لمساعدة القوافل. فساعد مجموعة من التجار التدمريّون مرّة، على الأقل، في العودة على سفينته من الهند. وقام في مناسبات أخرى بدور زعيم القافلة التدمرية بين خاراكس وتدمر[٤]. ومن الأشخاص الذين ذكرتهم تلك النقوش، كقوّاد قوافل، كان أبجر(Abgar) بن إيرهاي الذي قاد أحّد القوافل، وقدّم لها المساعدة، بجميع الطرق والوسائل، على حدّ تعبير أحّد النقوش[٥]. وتعيين أبجر بن إيرهاي كقائد للقافلة يدلّ، ربّما، على أنّ قيادة القافلة كانت أحياناً شأناً عائلياً أو مُتوارثاً ضمن العائلة التدمريّة الثريّة.

أمّا المجموعة الثانية: فلم تكن تُسمّي قواداً للقوافل، وإنّما تُسمّي أفراداً عاديين قدّموا بعض المساعدة للقافلة. إلّا أنّه، ومن سوء الحظّ، لمْ تُحدّد تلك النقوش نوعيّة المساعدة التي قدّمها هؤلاء الأفراد للقافلة[٦].

المجموعة الثالثة: تذكر أفراد من تدمر تولّوا مناصب سياسيّة خارج تدمر، وربّما كانوا وكلاء

---

[1] Pat. S; op, cit, p 29.
[2] Inv, III, 13.
[3] Young. G. K; op, cit, p140.
[٤] شيفمان: المجتمع السوري القديم، ص٩٥.
[5] Young. G. K; op, cit, p138.
[6] Pat. S; op, cit, p 29.

لتدمر أقاموا في المدن الأجنبيّة من بين هؤلاء حاكم لميناء فُرات التابع لمملكة ميسان أو حاكم جزيرة تيلوس التابعة أيضاً لمملكة ميسان[١].

أمّا المجموعة الرابعة: فتتعلق بموظفين في الأماكن البعيدة عن تدمر والذين ساعدوا أعضاء القافلة بطريقة ما ضمن وظيفتهم أو قدرتهم قانونيّا وماليّاً. من هؤلاء مُوظّف في مجلس مدينة أنطاكية، وقائد مئة رومانيّ(Centurion) يدعى جوليوس ماكسيموس(Julius Maximus)[٢]. وهؤلاء الأفراد في هذه المجموعة لمْ يكونوا قواداً للقوافل، ولم يكن لهم مشاركة مُباشرة في تنظيم القافلة. وإنّما ساعدوا القافلة أو التجار التدمريين بحكم وظيفتهم. وبناءً على ما قدّمته تلك النقوش من معلومات عن قوافل تدمر التجاريّة، فإنها تُشكّل المصدر الأساسيّ في دراسة التجارة التدمريّة[٣]. ويُمكن من خلالها تكوين صورة مُتماسكة، إلى حدّ ما، عن تلك التجارة. فتصف العديد من تلك النقوش البعثات التجاريّة التي غادرت تدمر، وسافرت إلى إحدى مدن بلاد ما بين النهرين ومن ثمّ عادت إلى تدمر[٤]. و تصف البعض الآخر رحلات تجاريّة تدمريّة من الخليج العربيّ إلى الهند السكيثيّة شمال غربيّ الهند[٥]. في حين يصف البعض الآخر مُستوطنات التجّار التدمريين في المناطق المُختلفة من بلاد ما بين النهرين[٦].

وتُقدّم تلك النقوش التجاريّة، التي يعود أقدمها إلى العام ١٩م، نمطاً واضحاً للتجارة التدمريّة. هذا النمط التجاري تتجلّى فيه عدّة اتّجاهات للقوافل التدمريّة، الاتجاه الأوّل، وهو الأقدم كانت تتعامل فيه القوافل التدمريّة مع مدن بلاد ما بين النهرين الجنوبيّة كسلوقية وبابل والتي كانت تمرّ فيها طُرق القوافل الأسيويّة التي عُرفت باسم المنازل الفرثية[٧]. الاتجاه الثاني، ويتجلّى في تلك النقوش بحلول العام ٧٠م تقريباً، إذْ تبدأ تلك النقوش بالإشارة إلى قوافل تدمريّة تسافر إلى مدينة خاراكس عاصمة مملكة ميسان على الخليج[٨]. الاتجاه الثالث، ويتجلّى في تلك النقوش بحلول العام ١٠٨م تقريباً، إذْ تبدأ نقوش القوافل بتسجّيل رحلات تجاريّة تدمريّة نحو مدينة فولوجازيس

---

[1] Inv; X, 112.

[2] Elton. H; op, cit, pp91- 93.

و يحمل النقش التدمريّ الذي أشار إلى هذا القائد الروماني رقم (٨١) في المجلد (١٠) من مجموعة جاوليكوسكي. وجاء النقش على الشكل التالي" (**QTRIYN' DY IGYWN'**)". انظر:

Millar. F; The Roman Near East : 31 BC - AD 337, op, cit, p333.

[3] Young. G. K; op, cit, p125.

[4] Smith.M. A; Identity, Community, And State Formation At Roman Palmyra, op, cit, p162.

[5] Millar. F; The Roman Near East : 31 BC - AD 337, op, cit, p 330.

[٦] شيفمان: المجتمع السوريّ القديم ، ص٩٤.

[٧] سمار(سعد عبود): بابل في العصر الفرثي، مجلة الدراسات التاريخية ، العدد ٢٠، جامعة البصرة، ٢٠١٦م، ص٢٩- ٥٨، ص٤١.

[٨] هاني الجنابي(قيس حاتم): صلات العراق القديم التجارية حتى ظهور الإسلام، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة بابل، مجلد ١، العدد ٢٠، ص٢٩٠- ٣٠٧، ص٣٨٩

البارثيّة، والتي شكّلت مع خاراكس النقاط الأساسيّة للتجارة التدمريّة مع بلاد مابين النهرين(١). وبالحُكم على ظهور تلك النقوش، التي قام ميخائيل جاوليكوسكي (Gawlikowski) بتصنيفها، يُمكن القول أنّ تجارة تدمر مع الخليج العربيّ أُسّست في مرحلة ما من القرن الأوّل الميلادي.

ب- وجهات القوافل التجارية التدمرية:

لم يشتمل أي مصدر أدبيّ على معلومات واضحة عن الوجهات التي قصدها التجار التدمريون للحصول على السلع الهندية والصينية، إذْ أنّ المصدرين الأساسيين الذين تناولا التجارة الشرقيّة، أيّ دليل البحر الإريثيري و المحطّات البارثيّة لأيزيدور من خاراكس، لمْ يتطرّقا إلى الخطوط التجاريّة التدمريّة. والوحيد الذي يُقدّم إشارة مُقتضبة إلى التجارة التدمريّة كان أبيان الذي أشار إلى أنّ تجارة تدمر كانت تعتمد على السلع العربية والهندية القادمة عبر فارس(٢). إلّا أنّه وبناءً على ما قدّمته نقوش القوافل التدمريّة من معلومات، يُمكن بناء صورة علمية مُتكاملة، نوعاً ما، عن الوجهة التي قصدتها القوافل التدمريّة. إذْ يذكر نقش واحد من كل مجموعة من مجموعات النقوش مدينة سلوقية أو بابل(٣)، ويذكر نقش واحد مدينة فُرات على الخليج قُرب خاراكس، وتُشير ثمانية نقوش إلى مدينة فولوجازيس كوجهة للقوافل التدمريّة(٤)، أمّا الكمّ الأكبر من النقوش فكانت تُشير إلى مدينة خاراكس عاصمة ميسان، والتي ذكرها ستة عشرة من نقوش القوافل التدمريّة(٥). ممّا يدلّ على أنّ مدينة خاراكس كانت الوجهة الرئيسيّة والميناء الأهمّ الذي أجريت معه التجارة التدمريّة. وسيتمّ عرض أهمّ المحطّات التجاريّة التي نزل بها التاجر التدمريّ والتي شكّلت المصدر الرئيسي للسلع الشرقيّة التي جلبها التاجر التدمريّ إلى مدينته تدمر ومنها إلى أسواق الإمبراطوريّة الرومانيّة.

أ- ب- مدينة خاراكس:

قام الإسكندر المقدونيّ في العام ٣٢٤ق.م، ببناء مدينة على رأس الخليج العربيّ، عند مُلتقى نهر قارون بدجلة وهي مدينة **خاراكس** أو ميسان(٦)، وسُمّيت أيضاً باسم الإسكندريّة نسبة للفاتح المقدونيّ(٧). ويُعرف هذا الموضع باسم خليج البصرة ويقع على يمين هذا الميناء نهر دجلة. وعُرفت مدينة خاراكس بعدّة أسماء منها كرخا، كرخ ميسان. ويُعتقد أنّها كانت مكان

---

[1] Stoneman.R; Palmyra and its Empire: Zenobia's Revolt against Rome. Ann Arbor University of Michigan Press, 1992, p45.

[2] Appian; Civil Wars, V, 9.

[3] Stoneman.R; op, cit, p45.

[4] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p97.

[5] Young. G. K; op, cit, p127.

[٦] جندي(إبراهيم عبد العزيز): سياسية الإسكندرالأكبرتجاه بلاد العرب والجزيرة العربية ٣٣٢- ٣٢٣ق.م، مركز الوثائق والدراسات الإنسانية في جامعة قطر، الدوحة، إمارة قطر، ٢٠٠١م، ص١٥٨- ١٥٩.

[7] Smith. M. A; the development of The Maritime Trade between India and the West from 1000 B.C to 120 B.C, op, cit, p114.

موضع المُحمّرة اليوم[١]. كانت خاراكس عاصمة لمملكة ميسان، وتمتّعت هذه المدينة، بحكم موقعها على رأس الخليج العربيّ، بسُمعة تجاريّة كبيرة في العصر الرومانيّ فكانت تصلها السلع القادمة بحراً من الهند إلى الخليج العربيّ والسلع القادمة من الصين عبر الطريق البرّية فضلاً عن السلع القادمة من سورية والمتوسّط عبر نهر الفرات[٢]. ومن موقعها على رأس الخليج العربيّ ارتبطت خاراكس مع الإمبراطوريّة الرومانيّة بعدّة طرق تجاريّة. منها ما سلكها التدمريون، ومنها ما سلكها الأنباط قبل إلحاق مملكتهم عام ١٠٦م. هذه الطرق هي:

- طريق خاراكس– فولوجازيس– هيت– تدمر.
- طريق خاراكس– سلوقية– نيسبيس– أديسّا أو الرها(أورفلة اليوم)– أنطاكية.
- طريق خاراكس– البتراء. ويمرّ بشمالي الجزيرة العربيّة عبر دومة الجندل ووادي سرحان.
- طريق خاراكس– واحة ديدان أو العلا. وكان يمرّ عبر بادية العراق[٣].

و أثبت التجار التدمريون، كأقرانهم الأنباط، حضورهم في خاراكس. لا بل كانت خاراكس أهمّ وجهات التجار التدمريين، إذْ كان بإمكانهم بوساطتها الحصول على كُلّ ما يطلبون من السلع الهندية والصينية، لابل واليمنية كذلك[٤]. وتحفظ نقوش القوافل التدمريّة عدّة شواهد على أنّ خاراكس كانت محطة تجارية رئيسية للتجار التدمريين. وفيما يلي نموذجان، من تاريخين مُختلفين، على نقوش القوافل التدمريّة التي تذكر خاراكس كوجهة تجاريّة للقوافل التدمريّة. النقش الأول، وهو مُؤرّخ للعام ٨١م. يقول النصّ اليوناني لهذا النقش:

[Ζ]αβδιβωλον Ὀ[γ]ηλου το[ῦ Ἀμ]-
μαθου τοῦ Ἀαχει Παλμυρην[ον]
οἱ ἀπὸ Σπασίνου Χάρακος ἀν[αβ]-
άντες Παλμυρηνοὶ ἔμπορο[ι]
τειμῆς χάριν. [٥]

---

[١] البكر(منذر عبدالكريم): الجذور التاريخية لعروبة الاحواز قبل الاسلام ، جامعة البصرة، البصرة ، ١٩٨١م، ص١١.

[٢] هاني الجنابي(قيس حاتم): صلات العراق القديم التجارية حتى ظهور الإسلام، ص٣٨٩.

[٣] البكر(منذر عبدالكريم): الجذور التاريخية لعروبة الاحواز قبل الاسلام، ص٢٠، ٢١.

[4] Young. G. K; op, cit, p128.

[5] Inv; X, 40.

ترجمة النقش:

" إلى زابيدول(Zabdibol) أوجيلو(Ogeilu) بن عمّات(Ammat) بن أقّي(A'aqi) التدمريّ، التجّار التدمريّون الذين صعدوا من خاراكس سباسيانو أقاموا هذا على شرفه" [١].

النقش الثاني، مُؤرّخ إلى حوالي العام ١٥٧م. و يقول النصّ اليوناني لهذا النقش:

[Μᾶρκον Οὔλπιον Ἰαραιον] ‘Αιρα[νου τ]οῦ Ἀβγαρο[υ
[ἡ] ἀναβᾶσα ἀπο Σπασινου Χαρακο[ς]
συνοδία ἧς ἡγήσατο Ἀβγαρος υἱὸ[ς]
αὐτοῦ, βοηθήσαντα αὐτῇ παντὶ
τρόπῳ, τειμῆς χάριν, ἔτους ου΄
μηνὸς Ἀρτεμισίου. [٢]

ترجمة النقش:

" إلى ماركوس أولبيوس إيراهاي(Marcus Ulpius Iarhai) ابن حيران أبجر (Hairan Abgar). القافلة تحت قيادة ابنه أبجر والتي قدمت من خاراكس سباسيانو أقامت هذا على شرفه لمُساعدته لها بكل الوسائل الممكنة"[٣].

وحصلت مدينة خاراكس، التي كانت المتجر الرئيسيّ للتجّار التدمريين، على أغلب سلعها التي وجدت طريقها إلى تدمر عبر الطريق البحريّة إلى الهند[٤]. وكان حجم الجالية التدمرية في خاراكس كبيراً لدرجة أنّه كان لهم حيّ خاصّ في هذه المدينة التجاريّة[٥]، كما كان لهم رئيس مُنتخب ومعبد تُعبد فيه الآلهة التدمريّة[٦].

ب- ب- ميناء فُرات:

كان فُرات(Phorath)، كما هو الحال مع خاراكس، ميناء ومدينة في آن واحد، وكان كذلك من الموانئ الهامة التابعة لدولة ميسان فحمل إسم فُرات ميسان[٧]. بُني ميناء فرات أسفل

---

1 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p96.
2 Inv; X, 107.
3 Young. G. K; op, cit, p138.

٤ هاني الجنابي(قيس حاتم): صلات العراق القديم التجارية حتى ظهور الإسلام، ص٣٨٩.
٥ شعث(شوقي): طريق البخور والحرير، مجلة الحوليّات الآثريّة السورية، مجلد ٤٢، دمشق، ص١٥٣.
٦ نولدمان(شيلدن آرثر): "ميسان" دراسة تاريخيّة أوليّة، ص٣٥٩.
٧ علي الصكر(دعاء محسن): مملكة ميسان ومكانتها في تاريخ العراق القديم ٣٢٤ق.م- ٢٢٤م، رسالة ماجستير بإشراف: جواد مطر الموسويّ، جامعة واسط، ٢٠١٠م، ص٤٥.

نهر دجلة على بعد حوالي ١٩ كم جنوبيّ مدينة خاراكس. ويقع اليوم في جنوبيّ مدينة القرنة في موضع قرية السويب في البصرة[١].

أقام ملوك ميسان، ميناء فرات بسبب اتساع النشاط التجاري في مدينة خاراكس، لذلك فكّروا ببناء ميناء آخر لاستيعاب الحركة والنشاط التجاري المتزايد في خاراكس[٢]. وتظهر أهمية فرات التجارية في أنه الميناء الذي كانت تنطلق منه عدة خطوط تجارية بحرية، ونهرية. وأهمها الخطّ البحري الذي كان ينطلق من خاراكس نحو هذا الميناء، ومنه إلى جزيرة فيلكا ليتابع طريقه نحو ميناء بارباريكوم على الساحل الغربي للهند. الخط الثاني، ويربط فرات بمدينة سلوقية عبر نهر دجلة الذي كان صالحاً للملاحة إلى سلوقية. الخط الثالث، ويربط فرات بمدينة بابل عبر نهر الفرات[٣].

وتُشير النقوش التدمرية إلى مدى متانة الصلات التجارية التي جمعت بين مدينة فرات والتجار التدمريين[٤]. إذْ تعود العلاقات التجارية بين تدمر ومدينة فرات إلى العام ١٩م حيث أنشأ التدمريون مراكز تجارية في هذه المدينة مارسوا من خلالها نشاطهم التجاري[٥]. وجاء في نقش تدمريّ أنّ حاكم فرات كرّم قافلة تدمريّة قادمة من خاراكس وفولوجازيس[٦].

وبلغ من قوّة الصلات التجاريّة بين فرات وتدمر أنْ ظهر على مسرح الحياة السياسية في فرات شخصيات من تدمر، لدرجة أنّ حاكم فُرات في فترة من فترات القرن الثاني كان تدمريّاً[٧]. وبما أنّ تدمر كانت مدينة تابعة لروما، لذلك فمن الوارد أنْ الحكومة الرومانيّة كانت على علم بهذه العلاقات التدمريّة الميسانيّة، وبهذا النشاط الاقتصادي التدمريّ في منطقة الخليج العربيّ.

ومن المُحتمل أيضاً أنْ تكون روما قد شجّعت هذه الصلات التدمريّة الميسانيّة، إذْ أمّنت هذه الصلات لروما وصولاً اقتصادياً إلى الخليج العربيّ، الذي كان من المُتعذّر عليهم الوصول إليه سياسيّاً على اعتبار أنّ هذه المنطقة كانت منطقة نفوذ بارثيّ. أضف إلى أنّ روما تمكّنت من خلال التجار التدمريين من الحصول على السلع الهندية والصينية الواردة إلى الخليج العربيّ[٨]،

---

١ مرزوق(سهيلة مرعي): الأبلة في العصور القديمة، مجلة جامعة ديالى، العدد ١٢، جامعة ديالى، ٢٠٠٢م، ص٤٣.

٢ هاني الجنابي(قيس حاتم): صلات العراق القديم التجارية حتى ظهور الإسلام، ص٣٩٢.

٣ رو(جورج): العراق القديم، ترجمة: حسين علوان، دار الحرية للطباعة والنشر، بغداد ، ١٩٨٣م، ص١٢١.

4 Gawlikowski. M; op, cit, p33. ; Inv; X, 38, 117.

٥ الحسيني(محمد باقر): نقود مملكة ميسان العربية ودورها التاريخي والاعلامي والحضاري، مجلة المورد، العدد ٣، دائرة الاثار والتراث، بغداد، ١٩٨٦م، ص٣٣.

٦ يحمل هذا النقش رقم(١١٢) من المجلّد(١٠) في مجموعة جاولوفسكي. وتمّ عرض النقش لاحقاً في إطار البحث في مدينة فولوجازيس البارثية كوجهة للقوافل التدمريّة.

7 Pat. S; op, cit, p 29.

٨ بن صراي(حمد محمد): الرومان ومنطقة الخليج العربي ٢٥ق.م- ٢٣٥م، ص٢٤٢.

فحقّقت بذلك مزيداً من الدَخل لخزينتها التي كانت تتقاضى رسوماً على المرور التجاريّ، ورسوماً على السلع الشرقية الداخلة لكُبرى المدن السورية كالعاصمة أنطاكية مثلاً[١].

جـ – ب – مدينة فولوجازيس:

مدينة فولوجازيس(Vologases) مدينة بارثيّة، أسّسها الملك البارثيّ فولوجازيس الأوّل (Vologases I)(٥١– ٨٠م)، وأطلق عليها اسمه[٢]. والمُشكلة الأساسيّة في البحث في مدينة فولوجازيس هي أنّه، وبالرغم من كونها أحّد المتاجر المهمّة التي قصدها التجار التدمريّون، إلّا أنّ الموقع المُوكد لها غير معروف حتّى يومنا هذا.

فبرز احتمال أنّ يكون الملك البارثيّ قدْ أسّسها على نهر دجلة في موقع قريب جداً من مدينة سلوقية[٣]. وهدف من اختيار هذا الموقع إلى جعل فولوجازيس ميناء، ومحطة للقوافل التجارية القادمة من سورية والخليج العربي، ولتنافس مدينة سلوقية التي حازت على شهرة تجارية كبيرة آنذاك[٤]. إلّا أنّ الباحثة ماري لويز تشامونت(Marie–Louise Chaumont)، في دراستها عن المدن التي أنشأها فولوجازيس، ترى أنّه كان يوجد مدينة مُختلفة، بالقرب من سلوقية، حملت إسم فولوجيسوكيرتا(Vologesocerta). أمّا مدينة فولوجازيس، متجر التدمريين، فأقيمت في المنطقة الجنوبية الغربية من بابل على الضفة الغربية للفرات بالقرب من موضع مدينة الكوفة اليوم[٥].

أمّا كيري يونغ فأيّد ماري تشامونت في أنّ فولوجازيس لمْ تكن على دجلة بل على الفرات بالقرب من بابل[٦]. في حين جعل جواد علي من" فولوجيسوكيرتا" وفولوجازيس إسمين لنفس المدينة، وجعل موقعها، هو الآخر، على نهر الفرات وليس على نهر دجلة[٧].

وحضرت مدينة فولوجازيس، بقوّة، في النقوش التدمريّة التي بدأت تُشير إلى هذه المدينة كوجهة تجارية منذ العام ١٠٨م تقرياً[٨]، وأشارت النقوش التدمريّة إليها باسم " ولغاشيا"[٩].

---

١ ثبّتت روما موظّف جمركيّ في مدينة أنطاكية مُهمّته جباية الضرائب على السلع الشرقيّة القادمة عبر الطريق البرّية السوريّة وهو ما يدل على أنّ هذه الطرق كانت تحمل كمّ كبير من السلع حتّى وضعت روما هذا الموظّف وفي أنطاكية التي كانت تنتهي إليها الطرق البرّية عبر سورية الرومانية. ووجود هذا المُوظّف مُثبت بالدلائل الأثرية التي قدّمتها نقوش القوافل التدمريّة. انظر:

Millar. F;'Caravan cities: the Roman Near East and long-distance trade by land', In: Austin.M and Harries. J. and Smith, C (eds), Modus Operandi: Essays in Honour of Geoff rey Rickman, Institute of Classical Studies, London, 1998, pp122-37, p134.

2 Bunson. M; op, cit, p589.

3 Pat. S; op, cit, p32.

٤ عيسى(شذى أحمد): أضواء حول أهمّية طريق الفرات في التاريخ القديم، مجلّة دراسات تاريخية، العدد ٤، جامعة البصرة، ٢٠٠٨، ص١٥٣- ١٩٣، ص١٦٦.

5 Chaumont. M. L; In Pat. S; Empress Zenobia, op, cit, p32.

6 Young. G. K; op, cit, p246.

٧ علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج٣، ص٨١.

8 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p97.

٩ آل جاسم(محمد علي): الائتمان والصيرفة في العراق القديم، مطابع دار التضامن، بغداد، ١٩٦٣م، ص٨٢.

ومن أمثلة نقوش القوافل التدمريّة التي أشارت إلى حضور التجار التدمريين في فولوجازيس، هو النقش الآتي والذي يُؤرّخ إلى حوالي العام ١٤٠م:

τοῦ 'Α]λεξάνδ[ρου, ἄρχοντα
Φορ]αθων τῆς περ[ὶ Σπασινου
Χα]ρακα· ἡ μετὰ Μαλχο[υ τοῦ
'Αζ]ειζου παραγενομένη
ἀπ[ὸ τ]οῦ Χαρακος εἰς Παλμυρα
(καὶ) 'Ολογαισίαν συνοδία, τειμῆς [١]

ترجمة النقش:

"إلى.... ابن أليكسندروس(Alexandros) حاكم فُرات بالقرب من خاراكس ميسان، القافلة مع مالكو(Malku) ابن عزيزو(Azizu) التي قدمت من خاراكس إلى تدمر وفولوجازيس أقامت هذا على شرفه"[٢].

ولمْ تكن مدينة فولوجازيس محطّة للتعاملات التجاريّة التدمريّة فحسب، بل كانت محطة نزلت بها القوافل التدمريّة خلال توجّهها إلى مدينة خاراكس على الخليج العربيّ[٣]. وهو ربّما ما يبرّر قيام التدمريين بتركيز وحدة عسكرية فيها بالرغم من تبعيتها للبارثيين[٤].

د– ب– الهند السكيثية:

لمْ تقتصر التجارة التدمريّة على خاراكس وفولجايزيس فحسب، بلْ امتلك بعض التدمريين سُفناً استخدموها في التجارة مع الهند نفسها من دون وساطة تجار خاراكس أو فرات[٥]. وتُثبت نقوش القوافل اشتراك أصحاب السفن التدمريّة في التجارة البحريّة مع الهند. إذْ عُثر على نقش تشريفيّ تدمريّ يُخلّد ذكرى مجموعة من التجّار التدمريين العائدين من رحلة بحريّة من منطقة الهند السكيثيّة(Indo–Scythian) [٦].

---

[1] Inv; X, 112.

[2] Young. G. K; op, cit, p137.

[٣] عيسى(شذى أحمد): أضواء حول أهمّية طريق الفرات في التاريخ القديم، ص١٦٧.

[٤] علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج٣، ص ٨٦، ٨٧.

[5] Millar. F; The Roman Near East : 31 BC - AD 337, op, cit, p 330.

[٦] شيفمان: المجتمع السوري القديم، ص٩٥.

يقول النقش الذي يُؤرّخ إلى العام ١٥٧م:

Μᾶρκον Οὔλπ[ιο]ν Ἰαραιον Αἰρα[νου]
τοῦ Ἀβγαρου υ[ἱὸν] τὸν φιλόπατριν·
[ἔ]μποροι οἱ ἀν[αχ]θέντες ἀπὸ Σκυθ[ίας]
[ἐν] πλύῳ Ὀνα[ιν]ου Ἁδδουδανου τοῦ
[. . .], πάσῃ προ]θυμίᾳ βοηθήσαντα
αὐτοῖς καὶ συνλαζόμενον, τειμῆς
χάριν, Δύστῳ τοῦ ηξύ ἔτους. (١)

ترجمة النقش:

" إلى ماركوس أولبيوس إيرهاي ابن أبجر(Abgar)، الشريف والمُحبّ للوطن، التجار الذين عادوا من سكيثيا على سفينة حونااينو(Honainu) ابن حدّون(Haddudan) ابن[....] الذي ساعدهم برغبة و استعداد كبيرين، أقاموا هذا على شرفه"(٢).

ويظهر من هذا النقش، بوضوح، أنّ التجار التدمريين لمْ يكونوا عاملين في تجارة القوافل البريّة بين مدينتهم والخليج العربيّ فحسب، بل كانت لهم مُساهماتهم في تجارة الخليج العربي مع الهند. هذه المُساهمة تُؤكّدها صور السفن الموجودة في نحت المدافن التدمريّة التي تشهد على أنّ عدد من التجّار التدمريين كانوا مُلاكاً لسفنٍ في الخليج العربي، عملت هي الأخرى في التجارة بين الهند ومملكة ميسان الخليجيّة(٣). وامتلاك التدمريين لسفن خاصّة بهم، رست في موانئ ميسان، ليست أمراً مُستبعداً. إذْ وبناءً على ما أثبتته النقوش من أنّ التدمريين حازوا مناصب عالية في هرم السلطة في مملكة ميسان، فإنّ امتلاكهم لسفن في هذه المملكة يبدو أمراً ثانوياً للغاية بالمقارنة مع النفوذ الكبير الذي حازوه فيها.

كما امتلك التدمريّون حوضاً لصناعة السفن التي استخدموها ربما في رحلاتهم التجارية نحو الهند(٤). وتوجد أدلّة على الحضور التدمريّ في الخليج العربيّ، إذْ عُثر على جزيرة خرْج، الواقعة قرب ميناء أبو شهر الإيراني اليوم، على قبرين تدمريين ضمن مجموعة من حوالي ٩٠ قبر(٥).

---

1 Inv; X, 96.

2 Elton. H; op, cit, pp91, 92.

3 Colledge. M. A. R; The Art of Palmyra, Thames and Hudson, London, 1976, p76.

٤ عيسى(شذى أحمد): أضواء حول أهمّية طريق الفرات في التاريخ القديم، ص١٧٤.

٥ بن صراي(حمد محمد): الرومان ومنطقة الخليج العربي ٢٥ق.م- ٢٣٥م، ص٢٤٢.

ووجود هذه القبور على هذه الجزيرة الخليجيّة يوحي ربّما أنّ التدمريين قد استخدموها كمحطّة نزلوا بها في طريقهم من وإلى الهند.

وغطّت الرحلة التجاريّة من خاراكس إلى سكيثيا في الهند مسافة تُقارب الألفي كيلو متر[١]. ومن المحتمل أنّ السفن التدمريّة أثناء سيرها في الخطوط التجاريّة إلى الهند كانت تقوم بانعطافات إلى الموانئ الموجودة على الخليج العربي وخليج عمان.

وهذه الخطوط التجارية كانت تخضع لتطوّر مُستمرّ، وتدخل إليها موانئ جديدة، وفرص سوق لمْ تكن متوفّرة من قبل. ويعرض بليني بعض المعلومات المهمّة عن توسّع طرق تجارة الخليج العربي، خلال العصر الرومانيّ. فيحاول العالم الرومانيّ تقديم فكرة أو انطباع عن هذه المنطقة بإضافة معلومات جديدة لَم يُوردها المصدر الذي استقى منه بليني معلوماته المُبكّرة عن المنطقة. هذا المصدر كان الملك والعالم جوبا الذي مات عام ١٩م. فيُورد بليني: " جوبا لا يذكر أومّانة(Ommana) التي دُعيت أيضاً باتراسافافي(Batrasavave)، ولا يذكر كذلك هومنا(Homna) وأتانا (Attana)، ونقل إلينا تُجارنا أنّ هذه الموانئ كانت الأكثر زيارة في الخليج العربيّ"[٢]. ما أورده بليني هنا يدلّ على أنّ التقارير الواصلة إلى روما من قِبل التجار الرومان تقول أنّ هناك موانئ جديدة دخلت في حيّز النشاط التجاريّ بعد زمن الملك جوبا لذلك فإنّ هذا الأخير لمْ يذكرها.

وميناء أومّانة على الساحل الجنوبيّ لإيران[٣]، ورد ذكره لدى دليل البحر الإريثيري في الفصل السادس والثلاثين من الدليل. فأورد:" واذا أبحرنا عبر مدخل الخليج لمسافة نحو ستة أيام نجد هناك سوق مدينة لبلاد فارس، تدعى أومّانة، و إلى سوق هذه المدينة تأتي السفن الكبيرة من باريجازا بانتظام، محملة بالنحاس وخشب الصندل وخشب الساج والخشب الأسود وخشب الابنوس. والى هذه المدينة(أومّانة) يتم جلب البخور من قنا"[٤].

وبما أنّ جوبا لا يذكر أومانة فهذا دليل على أنّها ازدهرت بعد العام ١٩ م تاريخ وفاة جوبا والفترة بين ٤٠– ٧٠م وهي الفترة المُرجّحة لكتابة دليل البحر الإريثيري .

أمّا عن محطات باتراسافافي وهومنا فهي موانئ غير معروف مكانها المُحدّد في الخليج العربيّ، إلّا أنها على الأرجح قد ازدهرت بعد كتابة دليل البحر الإريثري، لذلك لم يرد اسمها في الدليل وورد ذكرها لدى بليني بالرغم من أنّ دليل البحر الإريثيري في معلوماته عن المحطات التجاريّة يفوق دقة العالم بليني.

---

1 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p101.
2 Pliny; N, H, VI, 32, 149.
3 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit,pp 101, 102.
4 P.M.E; XXXVI.

و ما أورده بليني من وجود محطّات تجارية في الخليج بالتوازي مع المُكتشفات الأثرية التدمرية في خرج قد يُشير إلى نزول التدمريين في تلك المحطات أثناء رحلتهم إلى الهند، إذْ من غير المنطقي أنْ يُغفل التاجر التدمريّ موانئ مثل أومّانا، كان بإمكانه من خلاله الحصول على السلع العطريّة اليمنيّة فضلاً عن السلع الهنديّة[١].

وقضية إشارة النقوش التدمريّة إلى تجار رومان في سكيثيا الهنديّة مسألة بالغة الأهمّية لعدّة أسباب أهمّها أنّ تلك النقوش انفردت بهذا الإشارة، ولم تصل أيّ إشارة من دليل البحر الإريثيري إلى تجار تدمريين في سكيثيا[٢]، أضف إلى أن التاجر التدمريّ في سكيثيا كان لابدّ له من مقابلة التجار الرومان الواصلين إلى هذه المنطقة عبر طريق البحر الأحمر.

ويُمكن من خلال دراسة هذه التجارة البحريّة التدمريّة، تكوين فكرة عن أنواع السلع التي حصل عليها التدمريّون من شمال غربيّ الهند. إذْ أنّ الموانئ التي نزل بها التجّار التدمريّون في الهند كانت، ولابدّ، الموانئ نفسها التي نزل بها التجار الرومان القاصدين الهند عبر طريق البحر الأحمر، مثل باريجازا و بارباريكوم[٣]. لذلك فإنّ الوصف الذي قدّمه دليل البحر الإريثيري للسلع والصفقات التجاريّة التي أجراها التجّار الرومان في شمال الهند، والذي تمّ عرضه في الفصل السابق، يُمكن أنْ يتمّ إسقاطه على التجّار التدمريّون القاصدين الهند من الخليج العربيّ[٤]. وتجارة التدمريين بالحرير الصينيّ مُثبتة بالتنقيبات الأثرية التي كشفت عن قطع من الحرير الصينيّ في المدافن البُرجيّة التدمريّة ممّا قدْ يدلّ على أنّ الحرير الصينيّ، الذي ربّما حصل عليه التجّار التدمريين من شمال غربيّ الهند، كان جُزءاً من المرور التجاريّ الذي عبر الواحة التدمريّة[٥].

ويبدو أنّه، وبالرغم من أنّ الطُرق البحريّة من البحر الأحمر والخليج العربيّ كانت تنتهي إلى المقاصد نفسها ، إلّا أنّها كانت تعمل بشكل مُنفصل بعضها عن بعض. إذْ ليس هناك من دليل على قيام التجّار الرومان بعمليّة طواف حول شبه الجزيرة العربيّة للوصول إلى الخليج العربيّ، وهو ما قدْ ينعكس في قلة المعلومات التي أوردها دليل البحر الإريثيري عن مواقع التجارة في الخليج العربيّ بالمُقارنة مع ما أورده عن بقيّة مناطق الخليج العربيّ. هذا الغموض في معلومات دليل البحر الإريثيري، دفع بعض الباحثين إلى الذهاب إلى أنّ الملاحة في الخليج العربيّ كانت مُغلقة أمام الشحن الرومانيّ وسُمح للشحن العربيّ التابع لميسان وتدمر فقط بالولوج إلى الخليج العربيّ. وعزّز أصحاب هذه النظريّة رأيهم بأنّ المعلومات عن الخليج العربيّ في المصادر

[1] Stoneman.R; op, cit, p92.
[2] Millar. F; The Roman Near East : 31 BC - AD 337, op, cit, pp 330, 331.
[3] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p101.
[4] Millar. F; The Roman Near East : 31 BC - AD 337, op, cit, p331.
[5] Colledge. M. A. R; op, cit, pp76, 103.

الرومانيّة أقل من المعلومات في المصادر الهللينستيّة[١]. إلّا أنّه وبالرغم من صحّة النقطة المُتعلّقة بغموض المعلومات عن الخليج العربيّ في المصادر الرومانيّة، فإنّ هذا لا يُبرّر ما ذهب إليه أصحاب نظريّة إغلاق الخليج العربيّ أمام الشحن الرومانيّ لسبب بسيط، وهو أنّ الجغرافيين والتجّار الهللينستيين، كان لديهم حريّة في الوصول إلى منطقة الخليج أيّام السيطرة السلوقيّة على المنطقة وقبل السيطرة البارثيّة على تلك المنطقة. أضف إلى أنّ تجّار الإسكندرية، الذين كانوا المُمولين الرئيسيين للتجارة مع الهند، لم يكن لديهم سبب لإرسال سفنهم إلى رأس الخليج العربيّ. إذْ قدّر هؤلاء التجّار، على الأرجح، أنّ تجارتهم مع موانئ الخليج العربيّ لن تكون مُربحة على اعتبار أنّ المسافة البرّية الفاصلة بين موانئ الخليج العربيّ والأسواق البارثيّة في بلاد ما بين النهرين من جهة، وسورية الرومانيّة من جهة أخرى، كانت فقط بضعة أسابيع، وهو ما سمح بانتقال السلع والبضائع بيسر وسهولة، فغرقت تلك الأسواق البارثيّة بالبضائع التي حملها تجّار تدمر[٢]. بناءً على ذلك فإنّ ما طرحه ليونيل كاسون من أنّ دليل البحر الإريثيري قدْ أهمل منطقة الخليج العربيّ لأنّها لمْ تكن محطّ اهتمام من التجّار الرومان يبدو طرحاً أقرب إلى الواقع[٣]، خاصّة إذا أُخذ في الحسبان أنّ تدمر كانت مدينة تابعة لروما، فيصعب بالتالي القبول بنظريّة يُفهم منها أنّ البارثيين وتابعيهم في ميسان قدْ أهملوا هذه التبعيّة التدمريّة، وشاركوا تجّار تدمر في منافع التجارة الخليجيّة في الوقت الذي حرموا الرومان منها.

جـ- خطّ سير الرحلة التجاريّة التدمريّة من تدمر إلى الخليج العربيّ:

بالرغم من صعوبة إعادة بناء صورة واضحة عن الخطّ الذي كانت تسلكه القوافل التدمريّة من تدمر إلى ميسان وبالعكس. إلّا أنّه يُمكن، بالاستناد إلى تمركز الحاميات التدمريّة على طول الطريق الصحراويّة السوريّة، وعلى امتداد وادي الفرات حتّى خاراكس، من رسم خطّ لسير تلك القوافل التدمريّة.

أ- جـ- خطّ سير الرحلة التجاريّة التدمريّة:

كانت القوافل التدمريّة القاصدة للخليج العربيّ تنطلق من تدمر عبر الصحراء السوريّة لتصل إلى مدينة هيت(Hit) مُنتصف الفرات[٤]. وغطّى هذا القسم من طريق القوافل بين تدمر وهيت حوالي ٤٧٠كم. وكان التاجر التدمريّ يلجأ فيه، قدر الإمكان، إلى تفادي مناطق بلاد ما بين النهرين الخاضعة للتجمّعات العشائريّة التي كانت تلجأ إلى فرض ضرائب عالية على المرور التجاريّ في أراضيها[٥].

[1] Young. G. K; op, cit, p130.
[2] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p75.
[3] Casson, L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, op, cit, p19.
[4] Gawlikowski. M; op, cit, p 29.
[5] Gawlikowski. M; op, cit, p31.

ولمْ تكن هيت هي النقطة الوحيدة التي كان بإمكان القافلة التدمريّة إستخدامها للعبور من الصحراء السورية إلى نهر الفرات. إلّا أنّه وبناء على توزّع الخانات والحصون، يبدو أنّ هذا الطريق كان الأكثر استخداماً من قِبل القوافل التجاريّة التدمرية[١].

لذلك فقد وضع الباحثون احتمال أنْ تكون دورا أوروبوس هي النقطة المُفضّلة للقوافل المُسافرة إلى الخليج عكس تيار نهر الفرات[٢]. أمّا القوافل العائدة مع التيار فكانت تُفضّل النزول في هيت النقطة الأقرب إلى خاراكس، ولكنّها الأبعد عن تدمر[٣].

على أيّة حال، وسواءً أكانت نقطة العبور إلى الفرات في هيت أو دورا أوروبوس، فإنّ القافلة التدمرية كانت تتّجه جنوباً في رحلة نهريّة عبر الفرات، فتمرّ القوارب التدمريّة أوّلا في هيت، ثمّ عانة، ومنها إلى مدينة فولوجازيس، لتتابع حتّى تصل إلى مدينة خاراكس، التي تبعد عن هيت مسافة حوالي ٧٠٠كم[٤]. وبعد أن يتمّ إجراء الصفقات التجارية في خاراكس، كان يجري تحميل السلع في القوارب التي كانت تُبحر عكس تيار نهر الفرات، ومنها إلى هيت أو دورا أوروبوس حيث كانت تنتظر حيوانات الحمل لتحميل السلع، والعودة برّاً إلى تدمر، ومنها إلى المتوسط ليجري توزيعها على مدن الإمبراطوريّة الرومانيّة[٥]. وغطّت الرحلة التجاريّة من تدمر إلى خاراكس حوالي الألفي كيلو متر[٦]. ويُورد المُؤرّخ فلافيوس يوزيفوس إشارات إلى الموقع الذي احتلّته مدينة تدمر في المنطقة وصلاتها بالأراضي المُحيطة بها فيقول: " تبعد تدمر سفر يومين عن سورية العُليا(يقصد الشمال الغربيّ لسورية)، وسفر يوم واحد عن الفرات، وسفر ستّة أيّام عن مدينة بابل العظيمة"[٧].

---

1 Kennedy. D. L and Riley. D. S; Rome’s Desert Frontier from the Air, London, 1990, pp 80, 81, 89- 93.

2 Smith.M. A; Identity, Community, And State Formation At Roman Palmyra, op, cit, p355.

3 Gawlikowski. M; op, cit, p31.

4 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p99.

5 Young. G. K; op, cit, p133, 134.

٦ هذه المسافة بين تدمر و خاراكس تُعتبر مسافة قصيرة نسبيا إذا قُورنت مع غيرها من المسافات التي قطعتها السلع اليمنية والهندية ، إذْ بلغت المسافة بين مدينة سمرقند والصين حوالي(٢٧٠٠كم)، وسارت القوافل بين ظفار وغزّة مسافة (٣٠٠٠كم) على الأقل، في حين بلغت المسافة بين ميناء برنيكي المصريّ ومدينة كوبتوس على النيل مسافة(٣٧٠كم). انظر:

McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p202.

7 Josephus; Ant. Jud, VIII, 6, 1.

ولا تُمثّل هذه التقديرات التي أوردها يوزيفوس السرعة الثابتة للقوافل البرّية بين تدمر والفرات. إذْ تقترح التقديرات الحديثة أنّ الرحلة للمُسافرين العاديين من أنطاكية إلى خاراكس، عبر تدمر، كانت تستغرق حوالي ٣٨يوم[١].

ولم يكن طريق الفرات طريقاً نهريّاً فحسب، بل كان له طريق برّي أيضاً. الطريق النهريّ، وكان يسلك المجرى المائيّ للفرات، و يتمّ عبوره بواسطة السفن والقوارب. أمّا الطريق البرّي، فكانت تسلكه القوافل البرّية بمحاذاة نهر الفرات من سوريا وحتى أعالي جنوبي بلاد ما بين النهرين حيث يكمل الطريق بوساطة السفن في المستنقعات حتى الخليج العربي[٢].

وكان الطريق النهريّ هو الطريق الأكثر استخداماً في النقل والتجارة لعدّة أسباب، منها فيضان الفرات في الصيف، والأمطار في الشتاء والتي كانت تجعل من التربة طينية يصعب على القوافل السير فيها[٣]. أضف إلى أنّ النقل النهري كان أسهل وأقلّ تكلفة بالنسبة لضرائب المرور التي كانت تُؤخذ من تجارة القوافل لضمان حمايتها، وعدم التعرض لها من قطّاع الطرق[٤].

وأبحر التدمريّون في نهر الفرات على قوارب من القُرَب حتّى وصلوا إلى الخليج العربيّ ليقوموا بالتبادلات التجارية في موانئه ومدنه التجاريّة. في حين تابع البعض منهم رحلتهم التجاريّة نحو الهند السكيثيّة، شمال غربيّ الهند[٥].

والقُرَب التي كان يستخدمها التدمريّون كانت تُصنع من الجلد، ثمّ يتمّ نفخها عند الاستعمال. ومن وسائط النقل التي استخدمها التدمريّون في رحلتهم النهريّة الفراتيّة كان" الكلك"[٦]. و الكلك هو نوع من القوارب، كان يتمّ صُنعه بربط العيدان الخشبيّة بعضها ببعض، ثمّ تُربط هذه العيدان فوق ستين أو سبعين جراباً منفوخاً. وكان بإمكان التاجر التدمريّ، بعد تطويف هذه الواسطة على النهر، نقل مُختلف أنواع السلع. وكان الكلك، أغلب الأحيان، يسير مع مسار تيار الماء[٧]. وبعد وصول الرحلة التجاريّة النهريّة إلى وجهتها على الشاطئ، كان يتمّ تفكيك الكلك، وتُطوى الجلود التي استخدمت فيه، وتُنقل مع القافلة على الحمير. أمّا الملّاح الذي قاد الرحلة النهريّة، فيتحوّل

---

[١] تقترح التقديرات، التي أوردها الأستاذ فراغرس ميللر، أنّ الرحلة من أنطاكية إلى تدمر تستغرق حوالي ثمانية أيّام. ومن تدمر إلى دورا أوروبوس، وهي النقطة الأقرب بين تدمر والفرات، حوالي ستّة أيّام. ومن دورا أوروبوس إلى بابل حوالي اثنا عشرة يوماً. انظر:
Millar. F; The Roman Near East : 31 BC - AD 337, op, cit, pp130, 131.

[٢] عيسى(شذى أحمد): أضواء حول أهمّية طريق الفرات في التاريخ القديم، ص١٥٤.

[٣] الأحمد(سامي سعيد): العراق في كتابات اليونان والرومان، مجلّة سومر، مجلّد ٢٦، ج، ٢١، مركز دراسات الخليج العربيّ، بغداد، ١٩٧٠، ص١٢٦.

[4] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p97.

[5] Young. G. K; op, cit, p128.

[٦] هاني الجنابي(قيس حاتم): صلات العراق القديم التجارية حتى ظهور الإسلام، ص٣٨٩.

[٧] عيسى(شذى أحمد): أضواء حول أهمّية طريق الفرات في التاريخ القديم، ص١٧٤.

إلى قائد للقافلة. و الأكلاك، بشكل عام، مُتنوّعة فمنها الأكلاك الخشبيّة و الأكلاك الجلديّة وأكلاك القصب[١].

ولجأت الحكومة التدمريّة إلى تسيير دوريّات مُنتظمة لحماية قوافلها التجاريّة ذهاباً وإياباً، وإلى تركيز وحدات من النبّالة على طول الطريق الصحراويّة ولاسيّما في مدينة دورا أوربوس، وعلى طول وادي الفرات حتّى خاراكس. فوضعت حاميات في هيت، عانة أو أناثا(Anatha)[٢]، و فولوجازيس[٣]، وحتّى في ميناء فُرات على الخليج العربيّ[٤]. وكانت مُهمّة هذه الوحدات التدمريّة حماية القوافل من هجمات البدو وتأمين سفر آمن من وإلى تدمر[٥]. و ممّا لاشكّ فيه أنّ هذه الحماية التي قدّمتها تدمر شجّعت التجّار على عبور الصحراء بسلعهم من دون خوف أنْ يتعرَضوا لهجوم البدو الذين اتّخذوا من البادية السوريّة مرتعاً لهم[٦].

وقد يكون من المُفيد هنا إجراء مُقارنة سريعة بين الوقت الذي تطلبّته السلع الواصلة إلى الخليج لبلوغ تدمر، مع الوقت الذي تطلّبته السلع الواصلة إلى موانئ البحر الأحمر لبلوغ مدينة الإسكندريّة. فاحتاجت السلع الهنديّة حوالي ٢٦ يوم للإبحار على طول الفرات، وحوالي ١٦ يوم لعبور المسافة البرّية بين هيت ومدينة تدمر[٧]. في حين احتاجت السلع الواردة إلى موانئ مصر حوالي ١٢ يوم لعبور الطريق الصحراويّة حتّى كوبتوس، وحوالي ١٢يوم لإنجاز الرحلة النهريّة بين كوبتوس ومدينة الإسكندريّة[٨]. وعلى اعتبار أنّ الرحلة التجارية إلى الهند من موانئ البحر الأحمر كانت مشروعاً صعباً تضمّن إبحاراً عبر البحر الأحمر لفترة قد تستغرق شهر من الزمن، لذلك فإنّ التجار المُستخدمين لطريق الخليج العربيّ والطريق التدمريّ، كانوا قادرين على إيصال سلعهم إلى أسواق المُتوسّط قبل نُظرائهم من التجّار المصريين.

ب– جـ– أهمّ المحطّات التي مرّت بها القافلة التدمرية حتّى وصلت خاراكس:

من خلال دراسة الخطّ التجاريّ التدمريّ بدا بوضوح أنّ رحلة القوافل التدمريّة من تدمر إلى الخليج العربيّ لمْ تكن على نمط واحد من المسير. بل كانت على قسمين، الأوّل برّي: وامتدّ من تدمر عبر الصحراء السوريّة إلى هيت أو دورا أوروبوس. والثاني نهريّ: وامتدّ من هيت أو دورا أوروبوس شمالاً حتّى الخليج العربيّ جنوباً. وبدا بوضوح أنّ القافلة التدمريّة كانت تنزل

١ عيسى(شذى أحمد): أضواء حول أهمّية طريق الفرات في التاريخ القديم، ص١٧٤.
2 Millar. F; The Roman Near East : 31 BC - AD 337, op, cit, p133.
٣ علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج٣، ص٨٧.
٤ سفر(فؤاد): كتابات من كبيسة، مجلة سومر، مجلد ٢٢، ج١، ٢، مركز دراسات الخليج العربيّ، بغداد، ١٩٦٨، ص٣٤.
٥ عيسى(شذى أحمد): أضواء حول أهمّية طريق الفرات في التاريخ القديم، ص١٧٣.
6 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p100.
7 Millar. F; The Roman Near East : 31 BC - AD 337, op, cit, pp130, 131.
8 Pliny; N. H, VI, 26, 101- 104.

بمحطّات على طول مسيرتها. هذه المحطّات منها ما كان تابعاً لتدمر مثل دورا أوروبوس، وعانة. ومنها ما كان تابعاً للبارثيين مثل فولوجازيس. وسيتمّ هنا عرض المحطّات التي مرّت بها القافلة التدمريّة، والتي تمّ التعرّف عليها من خلال فِرق النبّالة التي وضعتها الحكومة التدمريّة بهدف حماية قوافلها التجاريّة. ومن أهمّ تلك المحطّات التي مرّت عبرها تجارة تدمر كانت دورا أوروبوس، هيت، عانة، فولوجازيس.

– محطّة دورا أوروبوس[١]:

تقع شمال شرقي البادية السورية على الشاطئ الأيسر لنهر الفرات وتُعرف حاليّاً باسم الصالحية على نهر الفرات[٢]. قام ببنائها الملك السلوقي سلوقس الأوّل في حوالي العام ٣٠٠ق.م[٣]. وأطلق عليها إسم يوروبوس تخليداً لذكرى مسقط رأسه[٤].

أُسّست دورا أوروبوس، في الأصل، لتكون مُستعمرة عسكريّة نزل فيها مُستوطنون مقدونيين أوكل إليهم سلوقس حمايتها، وحماية طُرق القوافل المارة عبرها[٥]. سيطر عليها البارثيون في العام ١١٣ق.م، واستمرت في قبضتهم حتّى سيطر عليها الإمبراطور هادريان في العام ١١٥م أثناء حملته الشرقيّة على بارثيا[٦]، واستمرّت السيطرة الرومانيّة عليها حتّى تمكن الساسانيون من السيطرة عليها وتدميرها في العام٢٥٦/٢٥٧م[٧]. قامت دورا أوروبوس، منذ العهد السلوقي، بدور المحطة التي كان ينزل فيها التجار بقصد الراحة والتزوّد بالمؤون، وبدور الحصن المُكلّف بحماية طريق القوافل التجارية[٨]. إلّا أنّ ذروة ازدهارها كمحطّة للقوافل التجارية كانت أيّام البارثيين الذي سيطروا عليها مع نهاية القرن الثاني قبل الميلاد. واستخدمها الرومان بعد أنْ سيطروا عليها كمعقل لهم على الحدود الشرقيّة لإمبراطوريّتهم[٩].

وأوكل الإمبراطور هادريان حُكم دورا إلى مدينة تدمر، فأصبحت من أهمّ المدن التابعة لهم وواحداً من معاقلهم الهامّة. وورد ذكرها في النقوش التدمريّة باسم (DOWR)[١٠]. ويرى

١ اختلف الباحثون في تحديد معنى لفظة (دور)، فذهب البعض منهم إلى القول أنّها لفظة أكّاديّة وتعني الدائرة أو الجدار. في حين ذهب البعض الآخر إلى أنّ اسمها مشتق من كلمة دور الأشوريّة، وتعني الحصن أو القلعة على اعتبار أنّ الأشوريين قدْ شيّدوا عدد من الحصون على الفرات لحماية القوافل التجارية وكانت منها مدينة دور موضع البحث هنا. انظر: عيسى(شذى أحمد): أضواء حول أهمّية طريق الفرات في التاريخ القديم، ص١٧٠.

٢ حتّي (فيليب): تاريخ سورية ولبنان وفلسطين، ج١، ص٢٩٩.

3 Smith.M. A; Identity, Community, And State Formation At Roman Palmyra, op, cit, p341.

٤ العابد (مفيد رائف) : دراسات في تاريخ الإغريق، ص٣٠٨.

٥ عيسى(شذى أحمد): أضواء حول أهمّية طريق الفرات في التاريخ القديم، ص١٧١.

6 Bennett. J; Trajan Optimus Princeps, Routledge, London, 1997, p199.

٧ حتّي (فيليب): تاريخ سورية ولبنان وفلسطين، ج١، ص٢٩٩.

٨ العابد (مفيد رائف) : دراسات في تاريخ الإغريق، ص٣٠٨.

9 Millar. F; The Roman Near East : 31 BC - AD 337, op, cit, p102.

١٠ عيسى(شذى أحمد): أضواء حول أهمّية طريق الفرات في التاريخ القديم، ص١٧١.

روستوفتزف الذي شارك في قسم من التنقيبات الأثرية، التي جرت في موقع دورا أوروبوس، بين عامي ١٩٢٨- ١٩٣٧م[١]، أنّ هذه المدينة كانت إحدى مدن القوافل كما مدينة إميسّا أو حمص[٢].

ويبدو أنّ دورا كانت بالفعل إحدى المحطّات الفراتية، التي كانت تُغادر منها القوافل على اعتبار أنّ المسافة بينها وبين تدمر لا تتجاوز ٢٠٠كم، أي أقصر بكثير من المسافة بين تدمر وهيت والبالغة ٤٧٠كم[٣].

إلّا أنّ الباحث مارك سميث، في دراسة حديثة له، يرفض نظريّة أن دورا أوروبوس كانت إحدى مدن القوافل، وبالتالي فإن الوجود التدمريّ فيها كان يقوم على التجار، والوجود العسكريّ يقوم على فرق النبّالة الذين رُكّزوا فيها من جانب السلطة التدمريّة بغرض حماية القوافل التجاريّة المُغادرة والوافدة إلى تدمر. ويرى سميث أنّ القوافل بين دورا أوروبوس وتدمر لمْ تكن من نوع القوافل العابرة للمسافات البعيدة. أيّ أنّ تلك القوافل كانت تأتي من تدمر غرباً، ولكنّها لم تكن تتابع نحو هيت و خاراكس جنوباً. واعتمد سميث في فرضيّته هذه على أنّ النقوش في دورا أوروبوس لا تُشير إلى سلع عابرة، وإنّما تُشير أغلبها إلى تبادل محلّي وسلع محلّية يأتي على رأسها النبيذ. ودّعم سميث فرضيّته بنقش يعود إلى حوالي العام ٢٤٣م، وهي فترة اضطراب على طول طرق التجارة الرومانية بفعل الحروب مع بارثيا. يُشير هذا النقش إلى خمور لم تُجلب إلى تدمر من الغرب، أيّ لمْ تُجلب من المُتوسّط. لذلك رأى سميث أنّه كان يوجد مصدر آخر للنبيذ كان في دورا أوروبوس، أو في مكان آخر بالقرب منها. فلم تكن دورا أوروبوس برأيه محطّة للقوافل العابرة نحو خاراكس بل سوق تبادل محلّي بين المركز في تدمر والمدينة التابعة لها في دورا أوروبوس[٤]. وبالرغم مما ذهب إليه سميث، إلّا أنّ وجود طريق (قصير نوعاً ما) بين تدمر ودورا أوروبوس أوّلا[٥]، وصلاحية نهر الفرات بين دورا أوروبوس والخليج للملاحة التجارية ثانياً، أضف إلى تركيز وحدة من النبّالة التدمريين فيها ثالثاً[٦]. كُلّ ذلك يجعل من دورا أوروبوس محطّة مُرجّحة جداً للقوافل التدمريّة المُغادرة نحو الخليج العربيّ والقادمة منه.

---

[١] العابد (مفيد رائف): سوريا في عصر السلوقيين من الإسكندر حتى بومبيوس(٣٣٣- ٦٤ق.م)، ص٣٣٠.

[2] Rostovtzeff. M. I ; Caravan Cities, Translated by: Rice. D. T and Rice. T.T, Oxford University Press, Oxford, 1932, RP: AMS Press, New York, 1971, pp 91- 119, 153- 216.

[3] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p97.

[4] Smith.M. A; Identity, Community, And State Formation At Roman Palmyra, op, cit, p355- 358.

[5] Millar. F; The Roman Near East : 31 BC - AD 337, op, cit, p331.

[6] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p202.

- محطّة هيت:

كانت هيت(Hit) أهمّ المحطّات التي نزلت بها القوافل التدمريّة في رحلتها نحو الخليج العربيّ. إذ كانت كما دورا أوروبوس النقطة التي تتحول فيها الرحلة التجارية التدمريّة من رحلة برية على ظهور الجمال والحمير إلى رحلة نهرية على القوارب و الأكلاك.

تقع هيت بالقرب من الضفّة الغربيّة لنهر الفرات. اشتهرت منذ القدم بإنتاج القار، والزيت، فاشتقّت اسمها من القار لذلك عُرفت بالسريانية باسم أتو ويعني القار[١]. ويذكر ديو كاسيوس في معرض وصفه لأحداث حملة تراجان(١١٣– ١١٧م)، على بارثيا، أنّ الإمبراطور تراجان قام بزيارة آبار القار في نهر الفرات، وهذه قدْ تكون إشارة إلى موضع هيت على اعتبار أنّها كانت الأكثر شهرة بإنتاج القار[٢].

لمْ تكن هيت موضعاً لعبور الفرات في العهد الرومانيّ فقط، بلْ كانت كذلك منذ عهود قديمة. إذْ يُشير المُؤرّخ الإغريقيّ إكسينيفون في كتابه الشهير "الأناباسيس (Anabasis)" أو حملة العشرة آلاف، إلى أنّ الأمير الفارسيّ قوروش(Cyrus) قد عبر الصحراء السوريّة إلى الفرات عند موضع أطلق عليه إسم كارماندو أو خارماندو(Charmando)، وهذا الموضع، بحسب المُترجم لكتاب الأناباسيس، هو موضع هيت موضوع الدراسة هنا في هذه الفقرة[٣].

تبعد هيت عن تدمر مسافة ٤٧٠ كم، وبالرغم من أنّها أبعد مسافة عن تدمر من دورا أوروبوس، إلّا أنّ الملاحة النهريّة عكس تيار نهر الفرات كانت أيسر إليها من دورا أوروبوس، لذلك فقد كانت النقطة المُفضّلة للتجار التدمريين[٤].

ومكانة هيت كواحدة من المحطّات المُهمة للقوافل التدمرية مُثبت بتركيز تدمر وحدة عسكرية فيها. وعلى اعتبار أنّه لا يوجد مصلحة لتدمر في هذه المنطقة، إلّا المرور التجاريّ، لذلك فإنّ تركيز هذه الوحدة كان ولابدّ لحماية قوافلها التجاريّة[٥]. أضف إلى أنّ الطريق التجاريّ بين هيت وتدمر مُثبت بالحصون التي أقامتها تدمر عليه. وكشفت أعمال المسح الجويّ قسماً من الحصون على هذا الطريق الحيويّ المُمتدّ إلى تدمر، ومنها إلى دمشق، فالبتراء، ومنها نحو البحر الأحمر، أو نحو اليمن عبر طريق البخّور[٦].

وكان الإمبراطور هادريان من أكثر الأباطرة عناية بتدمر، وبهذه الطريق المُمتدة إلى الفرات، والتي كانت تُشكّل أحّد الشريانات التجارية المُهمّة في العصر القديم[٧]. ومن المُحتمل أنّ أحّد

[١] عيسى(شذى أحمد): أضواء حول أهمّية طريق الفرات في التاريخ القديم، ص١٦٧.

[2] Dio Cassius; Roman History, LXVIII, 27, 1.

[٣] إكسينيفون: الأناباسيس(حملة العشرة آلاف)، ترجمة: يعقوب أفرام منصور، بغداد، ١٩٦٤، ص٦٢.

[4] Young. G. K; op, cit, p134.

[5] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p102.

[٦] حتّي (فيليب): تاريخ سورية ولبنان وفلسطين، ج١، ص٤٣٥.

[٧] بن صراي(حمد محمد): الرومان ومنطقة الخليج العربي ٢٥ق.م- ٢٣٥م، ص٢٤٣.

الأسباب التي دفعت هادريان لإنهاء الحرب التي أشعلها تراجان مع بارثيا كانت رغبته في تهيئة ظروف مُلائمة للتجّار بين سورية وبلاد ما بين النهرين[١]. وضمن إطار السياسة التي انتهجتها الحكومة التدمريّة لتشجيع تجارتها، فإنّها أقامت فنادق، وخانات في هيت لينزل بها تجارّها، وحيوانات التحميل التي كانوا يستخدمونها في رحلتهم عبر البادية السورية إلى تدمر[٢].

– محطّة عانة:

إحدى محطّات القوافل المُهمّة. وهي جزيرة على الشاطئ الغربيّ لنهر الفرات بين مدينة الرقّة وهيت[٣]. ينقل المُؤرّخ آريان أنّ الإمبراطور تراجان قدْ أسّس أسطولاً أثناء تقدّمه نحو العاصمة البارثية طيسفون(Ctesiphon)، وأنّه مرّ بموضع عانة[٤]. و ورود ذكر عانة(Anatha) لدى آريان في معرض وصفه للمناطق التي مرّ بها تراجان، يدلّ على أنّ عانة كانت حينها تتمتّع بأهمّية، لا بأس بها، كجزيرة فراتية ومحطّة نزول للأسطول الرومانيّ. وتأكيد هذا يأتي من النقوش التدمريّة التي تُشير إلى قيام الحكومة التدمرية بتركيز وحدة عسكرية في عانة لحماية قوافلها التجاريّة[٥]. كما عُثر على عدد من النقوش التدمريّة، تعود إلى الفترة بين ١٣٢– ٢٠٠م، والتي تؤكّد أنّ عانة كانت إحدى محطّات القوافل التدمريّة. وعُثر كذلك على تكريس لأحّد الآلهة التدمريّة قدّمه فارس يُدعى "عبيدو بن سعد اللّات" ، وكان من الفرسان المُتواجدين ضمن الحامية التدمريّ في عانة[٦].

إلّا أنّ النقش الأهمّ، يعود إلى حوالي العام ٢٢٥م، ويُشير إلى منصب استراتيجوس (Stratigos) تدمريّ في آنا(عانة) وجمالا(**STRTG 'L 'N' WGML**). مما يُشير إلى أنّ تدمر كانت تفرض سلطتها خلال هذه الفترة على هاتين الجزيرتين الفراتيّتين[٧]. ويُمكن القول أنّ التدمريين كالأنباط لمْ يكونوا يقوموا بأيّ عمل إلّا بدوافع تجاريّة. وعلى الأرجح أنّ توسّعهم إلى عانة كان بهدف حماية قوافلهم التجارية العابرة للفرات نحو هيت أو نحو خاراكس.

بعد قيام الإمبراطوريّة الساسانية، تمكن الملك الساسانيّ شابور الأوّل(Shapur I) (٢٤١– ٢٧٢م) من السيطرة على عانة، التي كان يتواجد فيها حصن رومانيّ، في حوالي العام ٢٥٠م. وبقيت تحت السيطرة الساسانية حتّى تمكّن الرومان من استعادتها في حوالي العام ٣٦٣م، إلّا أنّها تعرّضت حينها لتدمير كبير[٨].

---

[١] علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج٣، ص٨٧.

[2] Kennedy. D. L and Riley. D. S; op, cit, pp 80, 81, 89- 93.

[٣] عيسى(شذى أحمد): أضواء حول أهمّية طريق الفرات في التاريخ القديم، ص١٦٨.

[4] Arrian; Parthica, LXVII.

[5] Young. G. K; op, cit, p133.

[٦] علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج٣، ص١٤٠.

[7] Millar. F; The Roman Near East : 31 BC - AD 337, op, cit, p133.

[8] Ammianus; Marcilinius, XXIV, 1, 6- 10.

– محطة فولوجازيس:

تمّت الإشارة سابقاً إلى أنّ مدينة فولوجازيس البارثيّة كانت إحدى الوجهات الهامّة للقوافل التدمريّة الساعية للحصول على السلع الشرقيّة. وفي نفس الوقت كانت محطّة نزول للقوافل القاصدة الخليج العربيّ، فتنزل فيها تلك القوافل للاستراحة والحصول على المؤون، ومن ثمّ مُتابعة سيرها جنوباً نحو الخليج العربيّ[١]. ولأهمّية فولوجازيس فإنّ تدمر لجأت إلى تركيز وحدة عسكريّة فيها بهدف تأمين حماية لقوافلها النازلة فيها[٢]. وتركيز تدمر لهذه الوحدة العسكريّة في فولوجازيس التي كانت، من المُفترض، خاضعة للسيطرة البارثيّة، يدلّ إمّا على تسامح بارثيّ مع التجار التدمريين الذين كانوا يُشكّلون أحّد مصادر تصريف السلع القادمة عبر أراضيهم عبر طريق الحرير، أو أنّ مدن بلاد ما بين النهرين، ومنها فولوجازيس، كانت تتمتع ببعض الاستقلال الذاتي، ممّا مكّنها من تسيير كلّ ما يتعلق بأمورها التجاريةّ على الأقلّ.

د– العلاقات الرومانيّة البارثيّة خلال القرن الثاني وانعكاساتها على تجارة تدمر:

أدّى وقوع طُرق تدمر التجاريّة، وعدد من الأسواق التي تعاملت معها، ضمن دائرة الصراع الرومانيّ البارثيّ إلى جعل تجارتها تتأثّر بمجرى العلاقات بين الدولتين البارثية والرومانيّة. فكانت تتعرّض تجارتها إلى الكساد، والتوقّف أحياناً عند نشوب الحرب على الجبهة الشرقيّة لروما[٣]. وهو أمر يبدو طبيعياً استناداً إلى أنّ التجارة لا تحتاج إلى بنية تحتيّة، من وسائط نقل وطُرق ودعم ماليّ وحكوميّ فحسب، بل كانت بحاجة ماسّة إلى الأمن ليتشجّع التاجر على الخوض في التجارة من دون التفريط بحياته أولاً وتجارته ثانياً.

ويذهب بعض الباحثين إلى تعليل بعض الحملات الرومانيّة على بارثيا بأسباب اقتصادية، تتعلّق بكسر السيطرة البارثيّة على التجارة والطرق التجاريّة البرّية القادمة من الصين والهند[٤]. ومن بين النزاعات الرومانيّة البارثيّة، الأكثر أهمّية، والتي توسّع الباحثون في تقدير أهمّية الدافع الاقتصاديّ له، كان حملة تراجان على بارثيا. والتي كان لانتهائها آثار إيجابية على التجارة التدمريّة بعكس بقيّة الحملات الرومانيّة على بارثيا خلال القرن الثاني الميلاديّن والتي أدّت إلى اضطراب على طول خطوط تجارة تدمر التقليديّة الأمر الذي دفع تجارها إلى سلوك طرق جديدة أخرى كطريق خاراكس البتراء عبر الجوف ووادي السرحان. بينما نقل البعض الآخر من التجار نشاطهم نحو مصر للعمل في تجارة البحر الأحمر مع اليمن والشرق.

---

[1] Pat. S; op, cit, p32.

[٢] علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج٣، ص٨٧.

[3] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p104.

[4] Schoff. W. H; The Parthian Stations of Isidore of Charax ,Philadelphia, 1914, pp 18, 19؛ . Warmington. E. H; op, cit, p20; Miller. J. I; The Spice Trade of the Roman Empire, op, cit, 139.

أ- د- حملة تراجان على بارثيا، وانعكاساتها على صعود التجارة التدمريّة مع مملكة ميسان:

سيطرت مملكة ميسان على الحركة التجاريّة الداخلة لبلاد ما بين لنهرين عبر الخليج العربي. ويبدو الاهتمام التدمريّ والمصالح التجاريّة التدمريّة واضحاً في مملكة ميسان منذ مرحلة مُبكّرة جدّاً، إذْ يُسجّل نقش مُجزّأ، يُؤرّخ إلى العام ١٩/١٨م، عُثر عليه في معبد بعل في تدمر، كيف قام الأمير جرمانيكوس بإرسال تدمريّ يُدعى أليكساندروس (Alexandros) في سفارة إلى ملك ميسان أورابزيس(Orabzes)[١].

وهذا النقش بحدّ ذاته يدلّ على مدى الاستقلال الذاتي الذي تمتّعت به ميسان، وهي التابعة لبارثيا، حتّى تمكّنت من استقبال سفارة من الإمبراطورية الرومانية(العدو المُفترض لبارثيا). كما كما يدلّ إسناد جرمانيكوس هذه المُهمّة إلى شخص تدمريّ بالذات على مدى الاهتمام الرومانيّ بمدينة تدمر، ورغبتهم ربّما في أنْ تلعب دوراً سياسيّاً واقتصاديّا لصالحهم[٢]. ويدلّ كذلك على حجم المصالح التدمريّة في هذه المملكة، وعلى أنّ تدمر قد حافظت على علاقات مُهمّة مع هذه المملكة الخليجيّة كان هدفها، على الأرجح، تشجيع التبادلات التجاريّة، وتسهيل عمل تُجارها(أيّ تدمر) ضمن ميسان[٣]. وبالرغم من عدم وضوح الهدف الحقيقي من هذه السفارة إلّا أنّ بعض الباحثين يرون أنّ الهدف منها كان فتح الطريق التجاريّ بين إميسّا (Emesa) أيّ حمص، ومنها إلى تدمر فميسان[٤].

إلّا أنّ التطوّر الأكبر في العلاقات التجاريّة بين تدمر وميسان كان خلال الفترة الأنطونيّة(١٣٨- ١٩٧م)، فشهدت هذه الفترة زيادة كبيرة في حجم القوافل التدمريّة القاصدة ميسان، وهو ما دلّت عليه الزيادة الكبيرة في حجم نقوش القوافل التدمريّة. فيوجد، على سبيل المثال، مجموعة من ستّة نقوش من الفترة بين ١١٩- ١٣١م، بينما يوجد ما يزيد على تسعة عشر نقشاً من الفترة بين ١٣١- ١٦١م[٥]. وخلال هذه الفترة أيضاً قدّم أبيان شهادته المشهورة بأنّ التدمريين كانوا تجاراً عملوا على تموين الأسواق الرومانية بالسلع الهنديّة والعربيّة[٦].

هذا التوسّع في حجم النشاط التدمريّ مع ميسان ارتبط، على الأرجح، مع فشل الحملة الرومانيّة التي قادها الإمبراطور تراجان على بلاد ما بين النهرين[٧].

ويرى روستوفتزف أنّ حملة تراجان على بارثيا قد نتج عنها حماية التدمريين وتشجيع جهودهم التجارية، مما أدّى إلى مدّ نفوذهم الاقتصادي في بلاد ما بين النهرين والخليج العربي[١]. ومن

---

1 Matthews. J. F; op, cit, p164.

٢ بن صراي(حمد محمد): الرومان ومنطقة الخليج العربي ٢٥ق.م- ٢٣٥م، ص٢٤٣.

3 Young. G. K; op, cit, p130.

4 Paltiel. E; Vessels And Rebels In The Roman Empire, Brussels, 1991, P130.

5 Young. G. K; op, cit, p130.

6 Appian; Civil Wars, V, 9.

7 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p97.

المُحتمل أنّ من ضمن أهداف ترجان في حملته كان تحقيق الربط الاقتصادي بين ولاية مصر وولاية العربيّة الجديدة. وبين ولاية العربيّة وولاية سورية. وبين ولاية سورية ومنطقة الخليج العربيّ مع أعالي الفرات من جهة والبحر الأسود من جهة أخرى بهدف تحقيق حريّة أكبر في تبادل السلع[٢].

عبر تراجان بجيوشه نهر الفرات في العام ١١٥م، وسيطر بسهولة على السهول الشماليّة لبلاد ما بين النهرين، وتابع تقدّمه في العام ١١٦ م، فعبر نهر دجلة وسيطرَ على مملكة أديابين، التابعة للبارثيين، والممتدة على جانبيّ نهر دجلة[٣]. ثمّ تمكّن من السيطرة على العاصمة البارثيّة طيسفون واكتسح الأراضيّ على ضفاف دجلة حتّى وصل إلى مملكة ميسان على الخليج العربيّ[٤]. وعلى شاطئ ميسان رأى تراجان سفناً تجارية هنديّة، وحشوداً من التجار من باريجازا واليمن. ويروي المُؤرّخ الرومانيّ ديو كاسيوس أنّ الإمبراطور تراجان وقف على ساحل ميسان فرأى سفينة تجاريّة مُتوجّهة إلى الهند، فقال مُتحسّراً: " آهٍ لو كنت شابّاً، لكنت عندئذ أبحرت إلى الهند بالتأكيد". ويُضيف ديو كاسيوس أنّ تراجان كان مُتلهّفاً لمعرفة أحوال الهند وأنّه حَسَدَ الإسكندر المقدونيّ على تمكّنه من الوصول إلى تلك الأرض البعيدة[٥].

وبغضّ النظر عن الطريقة الرومانسيّة التي وصف بها ديو كاسيوس وِقفة تراجان على ساحل ميسان، فإنّ ما أورده يُعتبر دليلاً أدبيّاً مُهمّاً على أنّ ميسان كانت تشهد حينها حركة تجاريّة نشطة من وإلى سواحل شبه الجزيرة الهنديّة.

على أيّة حال، ما أنْ تمكّنت القوّات الرومانيّة من السيطرة على بلاد ما بين النهرين حتّى بدأت بتنظيم مناطقها ومُدنها على أنّها ولايات رومانيّة جديدة، وهو ما كان يعني فرض ضرائب مُنتظمة بالتوازي مع إدارة صارمة للتجارة الإقليميّة العابرة لها[٦]. هذه الأعباء الماليّة الجديدة، بالتزامن مع التحريض البارثيّ على التمرّد، دفع مُدن بلاد ما بين النهرين إلى الدخول في ثورة عارمة ضدّ الحكم الرومانيّ الجديد. وبالرغم من تمكّن القوّات الرومانيّة بقيادة لوكيوس كويتوس(Lusius Quietus) من قمع تلك التمرّدات[٧]، إلّا أنّ قمعها وإخمادها كلّف المراكز الحضريّة في بلاد ما بين النهرين ثمناً باهظاً. فدُمّرت أديسّا(Edessa) أو الرها. ولحق بسلوقية

---

[1] Rostovtzeff. M. I ; Caravan Cities, op, cit, p107.

[٢] بن صراي(حمد محمد): الرومان ومنطقة الخليج العربي ٢٥ق.م- ٢٣٥م، ص٢٤٢.

[3] Dio Cassius; Roman History, LXVIII, 22, 2.

[4] Harmatta. J; History Of Civilization Of Central Asia , Vol II, UNESCO Publishing, Paris, 1996,
p132 .

[5] Dio Cassius; Roman History, LXVIII, 29, 1.

[6] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p98.

[7] Bennett. J; op,cit, p203.

هي الأخرى دمار كبير. أمّا الحضر(Hatra) فخضعت لحصار رومانيّ طويل الأجل[1]. و ما لبث أنْ امتدّت الاضطرابات في بلاد ما بين النهرين إلى باقي الممتلكات الرومانيّة في الشرق. فقامت تمرّدات يهوديّة عارمة في فلسطين، ومصر، وقبرص، وقورينائية[2] التي استغلّت ضعف المواقع العسكريّة الرومانيّة فيها نتيجة سحب الفرق الرومانيّة منها للمشاركة في حملة تراجان[3]. وتزامنت تلك التمرّدات مع الهجوم المُضاد الذي قام به أوسرويس(Osroes)(١٠٩– ١٢٨م) ملك البارثيين، والذي هدّد بقطع خطوط مواصلات القوّات الرومانيّة ومحاصرتها داخل الأراضيّ البارثيّة[4].

وما كان في العام ١١٥م نصراً للرومان، على الجبهة الشرقيّة، تحوّل في العام ١١٧م إلى كارثة حقيقيّة[5]. إذْ اضطرّ تراجان إلى الدخول في قتال شرس مع البارثيين والجماعات اليهوديّة المُتمرّدة. ذلك القتال كلّفه خسائر كبيرة، حتّى تمكّن من الوصول إلى أنطاكية[6]. ولمْ يلبث أنْ مات الإمبراطور تراجان أثناء عودته إلى روما في ١١ أب من العام ١١٧م، فخلفه الإمبراطور هادريان الذي قرّر إنهاء الحرب على بارثيا، وإعادة الأراضي والممالك التي سيطر عليها تراجان إلى ملوكها، فشمل ذلك أرمينيا و أديابين، ومناطق ما بين النهرين[7].

وتماشياً مع مقولة" مصائبُ قومٍ عند قومٍ فوائدُ"، فإنّ فشل حملة تراجان، والدمار الذي حلّ بحواضر بلاد ما بين النهرين قدْ انعكس إيجاباً على تجارة تدمر وميسان. إذْ خرجت هاتان المدينتان غير مُتأثرتين بنتائج حملة تراجان السلبيّة. فلا مدينة تدْمر تأثّرت على اعتبار أنّها كانت قريبة من الخطوط الخلفيّة للجيوش الرومانيّة، ولا ميسان تأثّرت على اعتبار أنّها لم تتورّط في التمرّدات التي قامت بها بقيّة مُدن بلاد ما بين النهرين. لذلك فإنّ البنية التحتيّة التي كانت تُسخّر في التجارة قد بقيت سليمة ولمْ تتعرّض للتدمير[8]. فاستغلّت تدمر فراغ السلطة الذي خلّفه الانسحاب الرومانيّ من بلاد ما بين النهرين، والبُطء البارثيّ في إعادة السيطرة على هذه المنطقة. فقامت، مُستخدمةً وحداتها العسكريّة، بفرض سيطرة أكبر على المناطق حول مُنتصف وادي الفرات[9]. وكُلّفت الوحدات العسكريّة التدمريّة بتأمين السيطرة على الطُرق الصحراويّة

---

[1] Dio Cassius; Roman History, LXVIII, 31- 32.

[2] قورينائية: مدينة كبيرة ومزدهرة في شمال أفريقية تقع بين الإسكندريّة وقرطاجة. انظر:
Bunson; op, cit, p163 .

[3] Debvoice. N; op, cit, p236 .

[4] Siker. M; Between Rome and Al Qods: 300 years of Roman-Judean relations, New York, 2001, p173.

[5] Debvoice. N; op, cit, p 238.

[6] مكاوي (فوزي): الشرق الأدنى في العصرين الهللينستيّ والرومانيّ، ص ٢٤٩.

[7] Historia Augusta; Hadrian, IX , 1.

[8] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p98.

[9] Elton. H; op, cit, pp91- 93.

لحماية القوافل التجاريّة من تدمر إلى هيت. كما كُلّفت تلك الوحدات بالقيام بدوريّات بحريّة، وبتأمين المرور النهريّ على الفرات بين هيت و خاراكس، بالإضافة إلى تركيز وحدات تدمريّة على الجُزر الواقعة عند مُنتصف الفرات مثل آنا(Ana) و بيجان(Bijan)[١].

ودفع هذا التطور في حركة التجارة، خلال القرن الثاني، التجار التدمريين إلى التوسّع في استخدام المراكب النهريّة بين هيت والخليج العربيّ، إذْ كان النقل النهريّ أرخص بكثير من النقل البرّي، ويُحقّق سُرعة أكبر في نقل السلع[٢]. واقترن هذا التطوّر في العلاقات التجاريّة بين تدمر وميسان مع بروز للتدمريين في هذه المملكة الخليجيّة لدرجة أنّ ملك ميسان قد استعان ببعض التدمريين في إدارة شؤون مملكته، فحاز بعضهم مناصب عالية في السلطة تحت حكم ملوك ميسان[٣]. فتُسجّل بعض النقوش التدمريّة(مؤرخة إلى العام ١٣١م) كيف أنّ حاكم تيلوس أو البحرين، وحاكم فُرات قد قاموا برحلات تجاريّة بين خاراكس وتدمر[٤]. ومن المُحتمل أنّ الحكومة التدمريّة هي من أرسلت هؤلاء الشخصيّات ليكونوا بمثابة قناصل يديروا شؤون الرعايا التدمريين المُتواجدين في ميسان، ويسهّلوا عمل الجاليّات التجارية التدمريّة المُتواجدة هناك[٥].

ولمْ يقتصر الحضور التدمريّ في المناصب العالية على ميسان، بل تعدّى ذلك إلى مدينة فولوجازيس البارثيّة نفسها. إذْ تمتّع التجار التدمريّون بسمعة كبيرة في فولوجازيس لدرجة قاموا معها ببناء مجمع دينيّ كُرّس لعبادة الإله بعل، ومعبد أوغسطيّ لعبادة الأباطرة الرومان[٦]، وهذا المعبد الأوغسطيّ يُذكّر بالمعبد الذي بناه التجّار الرومان في ميناء موزوريس جنوبيّ الهند[٧]. و ما لاشكّ فيه أنّ هذا النفوذ التدمريّ في فولوجازيس وغيرها من بلاد ما بين النهرين في هذا التوقيت بالذات ساعد على تغلغل النفوذ الرومانيّ، إذْ أنّ إقامة معبد أوغسطيّ في مدينة فولوجازيس البارثيّة يحمل مغزى سياسيّ خاصّ بالنسبة لروما. فالعبادة الأوغسطيّة كانت إحدى أهمّ العبادات الحكومية الرومانيّة على الإطلاق، حيث تعتبر مُشايعتها دليلاً على الولاء للإمبراطوريّة[٨]. وهو ما يدلّ على سعي رومانيّ لزرع عبادة الأباطرة الرومان في منطقة بلاد ما بين النهرين أثناء نزاعها مع البارثيين وذلك في محاولة منها لزرع روح العداء للبارثيين في بلاد

---

1 Smith.M. A; Identity, Community, And State Formation At Roman Palmyra, op, cit, p328, 329.

٢ عيسى(شذى أحمد): أضواء حول أهمّية طريق الفرات في التاريخ القديم، ص١٥٤.

٣ بن صراي(حمد محمد): الرومان ومنطقة الخليج العربي ٢٥ق.م- ٢٣٥م، ص٢٤٢.

4 Inv; X, 38, 112.

5 Young. G. K; op, cit, p130.

6 Elton. H; op, cit, p94.; McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p99.

7 Peutinger Table; XI.

٨ شيفمان: المجتمع السوري القديم، ص٩٤.

ما بين النهرين. ويبدو أنّهم استخدموا التدمريين للقيام بهذه المُهمّة، فيُحقّقوا التغلغل السياسيّ لصالح روما عبر نفوذ التدمريين الاقتصادي[١].

ويبدو التساؤل عن الحالة السياسيّة في ميسان والتي مكّنت التدمريين، وهم تابعين لروما، من تولّي مناصب عالية في تلك المملكة، ومن تشريف أو عبادة الإمبراطور في مملكة من المُفترض أنّها تابعة لبارثيا، يبدو تساؤلاً مشروعاً. فكيف سمحت بارثيا بمثل هذه الأمور الاستثنائية كتولّي التدمريين لمناصب عالية في ميسان أو إقامة التدمريين لمعبد أوغسطي في مدينة فولوجازيس؟.

التفسير الأقرب للمنطق لهذا الحضور التدمريّ القويّ في ميسان هو أنّ ميسان كانت في تلك الفترة مملكة تابعة لروما وليس لبارثيا[٢]. وهذا التفسير تُؤيّده بعض المصادر الأدبية والأثرية التي توحيّ بأنّ ميسان كانت في النصف الأوّل من القرن الثاني الميلاديّ تابعة لروما، أو على الأقلّ تُتمتع معها بعلاقات سياسيّة مُميّزة. إذْ عُثر على تمثال برونزي للإله هرقل في سلوقية دجلة[٣]. ويوجد على الفخذ الأيمن للتمثال نقش باللغة اليونانية، وعلى الفخذ الأيسر له ترجمة للنصّ اليونانيّ مكتوبة بحروف أراميّة[٤]. ويكشف النقش، المحفوظ في متحف مدينة بغداد، أنّ التمثال أُخذ من سلوقية من قبل الملك البارثيّ فولوجازيس الثالث(Vologeses III)(١٤٩– ١٩٢م) عندما غزا ميسان في العام ١٥٠/١٥١م. يقول النقش اليونانيّ:

῎Ετους τοῦ
καθ' ῞Ελληνας
ΒΞΥ βασιλεὺς
βασιλέων 'Αρ–
σάκης 'Ολογάσος,
υἱὸς Μιραδάτου βα–
σιλέως, ἐπεστρα–
τεύσατο Μεσσήνῃ
κατὰ Μιραδάτου βασι–
λέως υἱοῦ Πακόρου τοῦ
προβασιλεύσαντος, καὶ
τὸν Μιραδάτην βασιλέ–
α ἐγδιώξας τῆς Μεσσήνης
ἐγένετο ἐνκρατὴς ὅλης
τῆς Μεσσήνης, καὶ εἰκόνα
ταύτην χαλκῆν ῾Ηρακλέ– [٥]
ους θεοῦ, τὴν μετενεχθει–
σαν ὑπ' αὐτοῦ ἀπο τῆς Μεσσή–
νης, ἀνέθηκεν ἐν ἱερῷ τοῦ–
δε θεοῦ 'Απόλλονος τοῦ
χαλκῆς πύλης προκατα–
θεμένου.

---

[١] شيفمان: المجتمع السوري القديم، ص٩٤.

[2] Nodelman. A; A Preliminary History of Characene, No.13, Berytus ,1960, pp83- 121, p111.

[٣] بن صراي(حمد محمد): الرومان ومنطقة الخليج العربي ٢٥ق.م- ٢٣٥م، ص٢٤٠.

[4] Wiesehöfer. J; op, cit, p122.

[5] Young. G. K; op, cit, p135.

ترجمة النقش:

" في العام ٤٦٢ بالحساب اليونانيّ(١٥٠/١٥١م)، ملك الملوك أرشاق فولوجازيس ابن ميثيراديتيس الملك، قام بحملة على ميسان ضدّ ميثراديتس الملك ابن باكوروس الذي كان ملكاً قبله، وطرد ميثراديتس من ميسان، وجلب هذا النُصُب(التمثال) إلى هذا المكان ووضعه في معبد الإله أبولو أمام البوابات البرونزيّة"[1].

وبناءً على هجوم ملك بارثيا على ميسان وخلعه لملكها يبدو أنّ ملك ميسان كان تابعاً لروما أو موالياً لها على أقلّ تقدير، وهو مادفع الملك البارثيّ لخلعه من منصبه ضمن إطار سياسته في إعادة النفوذ البارثيّ إلى بلاد مابين النهرين بعد سحب القوّات الرومانيّة منها عقب فشل حملة تراجان[2].

وفرضيّة أنْ ميسان كانت موالية لروما يؤيّدها، ربّما، ما أورده ديو كاسيوس بخصوص أنّ تراجان قد إستقبل بحفاوة من قبل أثامبيلوس(Athambelus) أمير خاراكس وأنّ الأخير بقي موالياً لتراجان حتّى بعد أنْ فُرض عليه دفع الجزية[3].

على أيّة حال، استمرّت التجارة التدمريّة مع ميسان حتّى بعد أنْ فرض الملك فولوجازيس الثالث سيطرته عليها بدليل استمرار إشارة نقوش القوافل التدمريّة إلى التجّار التدمريين القاصدين مملكة ميسان. وعُثر على سلسلة من ثمانية نقوش تدمريّة تُشرّف تدمريّ حمل إسم ماركوس أولبيوس إيراهاي(Marcus Ulpius Iarhai)[4]. هذه النقوش تعود إلى الفترة بين ١٥٦- ١٥٩م ممّا يدلّ على استمرار التجارة التدمريّة مع مملكة ميسان خلال هذه الفترة على الأقلّ[5].

ب- د- حملة لوكيوس فيروس على بارثيا وانعكاسها على الطرق التقليديّة للتجارة التدمريّة:

التطوّر الأبرز خلال القرن الثاني الميلاديّ والذي انعكس سلباً على تجارة تدمر مع ميسان كان في العام ١٦٢م عندما هاجم لوكيوس فيروس(Lucius Verus) (١٦١- ١٦٩م) الإمبراطوريّة البارثيّة مدفوعاً بطموحات سلفه تراجان، وراغباً في استغلال الأوضاع المُضطربة التي كانت تمرّ بها الدولة البارثيّة[6]. وقبل بدء الحملة أصيب فيروس بمرض أقعده في أنطاكية، مما دفعه إلى إسناد قيادة الحملة إلى القائد أفيديوس كاسيوس(Avidius Cassius)[7]. فتقدم كاسيوس نحو بلاد ما بين النهرين، وتمكّن من السيطرة على العاصمة الشرقية لبارثيا(طيسفون). إلّا أنّ الجيش الرومانيّ ما لبث أن اضطرّ إلى التراجع نتيجة لانتشار مرض الطاعون بين

---

[1] Wiesehöfer. J; op, cit, p122.

[2] بن صراي(حمد محمد): الرومان ومنطقة الخليج العربي ٢٥ق.م- ٢٣٥م، ص٢٤٠- ٢٤١.

[3] Dio Cassius; Roman History, LXVIII, 28, 4.

[4] Stoneman.R; op, cit, p45.

[5] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p103.

[6] بن صراي(حمد محمد): الرومان ومنطقة الخليج العربي ٢٥ق.م- ٢٣٥م، ص٢٣٧.

[7] Debvoice.N; op, cit, p 238.

الجنود الرومان وقلّة المؤن[1]. وكان لهذه الحملة نتائج، سيئة، بعيدة الأثر على التجارة التدمريّة، إذْ قام كاسيوس بتدمير مدينة سلوقية في العام ١٦٦م[2]. وسلوقية كانت أحّد المراكز التجارية الهامة للتدمريين لذلك من الطبيعي أنْ ينعكس تدميرها سلباً على التجارة التدمريّة. كما أوجدت حملة كاسيوس حالة من عدم الأمان والاستقرار على طول بلاد ما بين النهرين أدّت إلى عُزوف التجّار التدمريين عن الذهاب إلى ميسان[3]. و استمرّ هذا الجمود الذي أصاب التجارة التدمريّة قرابة ثلاثة عقود توقّفت خلالها نقوش القوافل التدمريّة توقّفاً تامّاً استمرّ حتّى العام١٩٠م. وكانت السبب في دفع التجار التدمريين إلى البحث عن خطوط تجارية جديدة غير الخطوط التقليديّة المارّة عبر بلاد ما بين النهرين التي وقعت تحت وطأة تقدّم الجيوش الرومانيّة[4].

من بين الخيارات التجاريّة التي كانت أمام التاجر الرومانيّ برز الطريق الممتد من خاراكس عبر شمال الجزيرة العربيّة ليمرّ في الجوف فوادي السرحان ومنها إلى البتراء[5]. وتوجد دلائل أثرية على الاستخدام التدمريّ لهذا الطريق، إذْ عثر على نقش تدمري في وادي السرحان يشير إلى تركيز تدمر لوحدة عسكرية في هذا الموقع[6]. كما توجد دلائل أثرية على أنّ الرومان قدْ ركّزوا هم أيضاً وحدة عسكريّة في الجوف ربّما كان الهدف منها المشاركة في حماية القوافل التجارية القادمة من الخليج العربيّ إلى ولاية العربيّة، والتي سعت لتجنّب منطقة النزاع البارثيّ الرومانيّ في بلاد ما بين النهرين. أو ربّما كان الهدف منها ضمان تحصيل الرسوم على السلع التجاريّة العابرة لهذه الطريق بين خاراكس والبتراء[7].

الخيار الثاني الذي لجأ إليه بعض التدمريّين، ممن اتّخذوا التجارة أساساً لمعيشتهم، كان مصر، فتوجّه بعض التدمريين نحو ولاية مصر الرومانيّة للعمل في شبكات التجارة البحريّة التي ربطت تلك الولاية الرومانيّة مع اليمن والهند والشرق الأقصى[8].

والنشاط التدمريّ في تجارة البحر الأحمر مُثبت بقوّة في المصادر الأثريّة، إذْ عُثر في مدينة كوبتوس على نقش مُهمّ يتضمّن تكريس أهداه عدد من التجّار التدمريّين لتاجر تدمريّ آخر كان له إسهام ويدّ بيضاء في أعمالهم التجاريّة[9].

---

1 Historia Augusta; Hadrian, VIII, 1- 2.
2 Pat. S; op, cit, p35.
3 Young. G. K; op, cit, p156.
4 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p104.
٥ بن صراي(حمد محمد): الرومان ومنطقة الخليج العربي ٢٥ق.م- ٢٣٥م، ص٢٤٢.
6 Young. G. K; op, cit, p113.
7 Speidel. M. A; The Roman Road to Dumata, op, cit, pp215, 217.
8 Raschke. M.G; op, cit, pp642- 644.
9 Young. G. K; op, cit, p71.

يقول النفش:

]ιον Ζαβδάλα Σαλμά-
νου καὶ 'Ανείνα 'Αδρια-
νῶν Παλμυρηνῶν
ναυκλήρων 'Ερυθραικῶν,
ἀναστήσαντα ἀπὸ θεμελίου
τὸ προπύλα[ι]ον καὶ τὰς στουὰς
τρεῖς καὶ τὰ θυρώ[μ]ατα ἐκ και-
νῆς, τὰ πάντα ἐκ τῶν ἰδίων
αὐτοῦ, φιλοκαγαθίας χάριν
['Α]δριανοὶ Παλμυρηνοὶ συν-
ἔμποροι τὸν φίλον. (١)

ترجمة النقش: " زابدالاس(Zabdalas) ابن سالمانوس(Salmanos). أيضاً(يُدعى) أنياناس (Aneinas)، من تجّار البحر الأحمر من تدمر الهادريانيّة الذي أقام مؤسّسات جديدة من ماله الخاص، زملائه من تجّار تدمر الهادريانيّة(أقاموا هذا) لصديقهم لصداقته وتميّزه"[٢].

ومن الواضح أنّ هذا النقش يصف جالية من التجّار التدمريين الذين عملوا في تجارة البحر الأحمر. وعُثر في كوبتوس كذلك على نقش آخر أُرّخ للفترة بين ١٦٠– ٢١٢م يأتي على ذكر تجّار تدمر ونشاطهم في مدينة كوبتوس[٣].

ويرى كولّيدج أنّ الموقع الذي وُجدت فيه النقوش في كوبتوس، كان أشبه بنقابة للتجار التدمريين أو مُنظّمة مُشابهة وذلك بالاعتماد على تلك النقوش، وعدد من قطع الغرانيت المنحوتة بهيئة تجّار تدمريّين[٤]. ومما لاشكّ فيه أنّ تلك التجارة التي عمل بها التجّار التدمريّون في كوبتوس كانت كتلك التي عمل بها أقرانهم من المصريين أيّ التجارة مع اليمن والهند وماورائها من مناطق الشرق[٥]. وعثر علماء الآثار الذين نقّبوا في ميناء قنا اليمنيّ على حاوية تدمريّة مُحطّمة على

---

[1] CIS 3, 3910.
[2] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p105.
[3] Smith.M. A; Identity, Community, And State Formation At Roman Palmyra, op, cit, 367.
[4] Colledge. M. A. R; op, cit, pp126- 128.
[5] Young. G. K; op, cit, p72.

أرضية مخزن، مما يدل على أنّ التدمريين قدْ أقاموا صلات تجاريّة مع هذا الميناء الذي كان مصدراً أساسيّاً للسلع العطرية الواصلة إلى أسواق الإمبراطوريّة الرومانيّة[١].

ولمْ يكن هؤلاء التجّار هم التدمريّون الوحيدون الذي وُجدوا في الصحراء الشرقيّة بمصر، إذْ يُشير نقش من كوبتوس أيضاً، مُؤرّخ إلى العام ٢٨٣م، إلى حضور عسكريّ تدمريّ تضمّن مفرزة من النبّالة(رماة السهام) التدمريين تأسّست في الموقع في فترة ما قبل العام ٢٨٦م[٢].

كما عُثر في ميناء برنيكي على تكريس(إهداء) باللغة اليونانيّة أقيم من قبل أحّد رماة السهام التدمريين يُدعى ماركوس أوريليوس موكيموس (Marcus Aurelius Mokimos) مُقدّم إلى الإمبراطور كركلّا (Caracalla) (٢١١– ٢١٧م)[٣]. هذا الحضور العسكريّ التدمريّ في كوبتوس و برنيكي بالذات، بما لهما من أهمّية في التجارة الشرقيّة، يدلّ على عمل هؤلاء التدمريين في حماية القوافل التجاريّة البرّية المُحمّلة بالسلع الشرقيّة والعابرة للطرق الصحراوية بين البحر الأحمر و كوبتوس. ومن المُحتمل أنّ هذا التوظيف للتدمريين كان للاستفادة من خبراتهم نتيجة للتشابه في الطبيعة الصحراوية بين الصحراء الشرقيّة والبادية السوريّة التي قام التدمريون بدوريات مُنتظمة فيها لحماية القوافل التجارية لمدينتهم[٤].

هذه النقوش التي وجدت في كوبتوس و برنيكي، وهذا الحضور التدمريّ في تجارة البحر الأحمر الشرقيّة، تُعدّ شاهداً آخراً على أنّ التجارة الرومانية مع اليمن والهند قد استمرّت، وإنْ بوتيرة أقلّ، خلال النصف الأوّل من القرن الثالث الميلاديّ.

هذا التطوّر في خطوط تجارة التدمريين وفّر للتدمريين فرص أعظم في عملهم التجاريّ، إذْ عندما استأنف التدمريّون تسيير قوافلهم التجاريّة عبر بلاد ما بين النهرين، في حدود العام ١٩٠م، أصبح بإمكانهم إفراغ حمولتهم التجاريّة في الأسواق المصريّة، أو في أسواق بلاد ما بين النهرين. كما أصبح بإمكانهم تزويد الأسواق المُتوسّطيّة بالسلع الهنديّة بالإضافة إلى السلع الفارسيّة[٥]. وقد يكون النشاط التدمريّ في تزويد الإسكندريّة بالسلع الفارسيّة، هو السبب وراء ذكر تعرفة الإسكندريّة، عند نهاية القرن الثاني الميلادي، للسلع الفارسيّة التي فُرضت الضرائب على دخولها إلى الأسواق المصريّة. ومن بين هذه السلع التي ذكرتها تعرفة الإسكندريّة، كانت الجلود الفارسيّة والبابليّة، بالإضافة إلى العقاقير الطبّية من آسية الداخليّة[٦].

---

[1] Hoyland. R. G; Arabia and the Arabs. London: Routledge, 2001, p94.

[2] Speidel. M. P; Palmyrenian Irregulars at Koptos, ' BASP, No. 21, 1984, pp221- 224, p222.

[3] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p105.

[4] Speidel. M. P; op, cit, p221.

[5] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p105.

[6] Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, op, cit, pp95, 96.

٣- التجارة التدمريّة خلال القرن الثالث حتّى سقوط تدمر:

احتلّ الشرق الرومانيّ حيّزاً أكبر من الاهتمام في السياسة الإمبراطوريّة بعد الحرب الأهليّة التي أوصلت سبتيموس سيفيروس إلى عرش الإمبراطوريّة الرومانيّة.

وحمل عهد الأسرة السيفيريّة(١٩٣- ٢٣٥م) سلسلة من الحروب مع بارثيا، ووريثتها الدولة الساسانيّة[١]. هذه الحروب التي ما كانت لتمرّ من دون أنْ تترك آثارها السلبيّة على تجارة القوافل التدمريّة خصوصاً وأنّ تلك الآثار السلبيّة قد ترافقت مع الأزمة الاقتصادية التي عصفت بمفاصل الحياة في الإمبراطوريّة الرومانيّة خلال القرن الثالث[٢].

هذه الظروف جعلت من القرن الثالث فترة من عدم الاستقرار بالنسبة لتجارة القوافل التدمريّة على الرغم من أنّ هذا القرن قد شهد صعوداً سياسياً كبيراً لتدمر انتهى بالقضاء عليها نهائيّاً في العام ٢٧٢م. وعلى الرغم من أنّ جبهة بلاد ما بين النهرين لمْ تهدأ طوال القرن الثاني الميلاديّ باستثناء فترات قصيرة، إلّا أنّ القرن الثالث قد حمل معه حروباً أكثر شراسة تركت بصمتها السلبيّة على التجارة التدمريّة. إذْ وفي العام ٢٢٤م تمكّن الملك الساساني أرداشير(Ardashir)(٢٢٤- ٢٤١) من القضاء على الأسرة البارثيّة، وأسّس الأسرة الساسانية الفارسيّة التي أثبتت بعد فترة قصيرة أنّها كانت خصماً أكثر شراسة للإمبراطوريّة الرومانيّة من الأسرة البارثيّة[٣].

ولمْ تمضِ فترة قصيرة على وصول أرداشير إلى السلطة حتّى بدأت أعماله تترك آثارها على تجارة القوافل الشرقيّة. إذْ أنّ الزيادة في حجم الحملات العسكريّة، و الاحتلال المُتكرّر للممتلكات الرومانيّة خلال القرن الثالث الميلاديّ، عرقل مرور القوافل التدمريّة إلى بلاد ما بين النهرين والخليج العربيّ. فتوقّفت نقوش القوافل التدمريّة عن ذكر خاراكس كوجهة لقوافل التجار التدمريين، في حين استمرّت الإشارة إلى مدينة فولوجازيس[٤]، وهو ما قد يُشير ربّما إلى أنّ العبور التجاريّ إلى خاراكس لم يعد مُتاحاً. ويعزو كيري يونغ توقّف تجارة تدمر مع خاراكس إلى تمكّن الملك الساسانيّ أرداشير من السيطرة على مملكة ميسان في العام ٢٢٦م، الأمر الذي قلّل من فرص التجارة الحرّة التي كانت مُتوفّرة أيّام البارثيين والتي شجعت تجارة القوافل التدمريّة مع مملكة ميسان[٥].

على أيّة حال، وبالرغم من توقّف تجارة تدمر مع خاراكس، فإنّ التجار التدمريين كان بإمكانهم الحصول على مطلبهم من السلع الشرقيّة من مدينة فولوجازيس.

---

[1] Debvoice. N; op, cit, p 256- 259.
[2] Harl. K; op, cit, pp132- 134.
[3] Herodian; History of the Roman Empire, VII, 2.
[4] Inv; III, 21.
[5] Young. G. K; op, cit, p157.

الأحداث الأسوأ في الشرق الرومانيّ والتي كانت بمثابة الشعرة التي قصمت ظهر البعير بالنسبة لتجارة تدمر، أخذت مكانها مع منتصف القرن الثالث الميلاديّ عندما أطلق الملك الساساني شابور الأوّل، خليفة أردشير، سلسلة من الهجمات على سورية الرومانيّة تمكّن خلالها من السيطرة على الحضر ومن تدمير أنطاكية[١]، ومن هزيمة الإمبراطور الرومانيّ فاليريان (Valerian) (٢٥٣– ٢٦٠م)، وأسره مع عدد من ضبّاطه في ربيع العام٢٦٠م[٢]. تدمر نفسها تأثّرت بهذا الغزو، إذْ تُركت وحيدة لتواجه الغزو الساسانيّ، و فَقدت الحاميات العسكريّة التي كانت تتولّى مهمّة حماية مرور القوافل على وادي الفرات[٣]. كما سيطر الملك شابور على عدد من المحطّات التي كانت تنزل بها القوافل التدمريّة من ضمنها مدينة دورا أوروبوس التي تعرّضت للتدمير وعانة الفُراتية[٤]. كُلّ هذا أدّى إلى كساد أصاب تجارة القوافل التدمريّة وأثبت لأهل تدمر أنّهم مُضطرّين لزيادة قوّتهم العسكريّة للدفاع عن وجود مدينتهم.

وجد أهل تدمر أنفسهم مُضطرين لتولي زمام المبادرة، فتمكّنوا بقيادة ملكتهم الشهيرة زنوبيا(Zenobia)(٢٦٦– ٢٧٢م) من التصدّي للساسانيين ومن تطوير قوّة مملكتهم السياسيّة والعسكريّة حتّى أعلنوا الثورة على روما نفسها فارضين سيطرتهم على سورية ومصر ومناطق من أسية الصغرى[٥].

وبالرغم من غموض أهداف زنوبيا في إعلان الثورة على روما، إلّا أنّ السبب الإقتصاديّ، المُتعلّق بتكوين إمبراطوريّة شرقيّة خالية من النظام الضريبي الرومانيّ، الذي ازدادت وطأته خلال القرن الثالث الميلاديّ، مع الدافع المُتعلّق بحماية القوافل التجاريّة التدمريّة يبقى قائماً[٦]. ومن المُحتمل أنّ توسّع زنوبيا إلى مصر كان، هو الآخر، بهدف حماية مصالح التجّار

---

1 Dodgeon. M. H. and Lieu. S. N. C; The Roman Eastern Frontier and the Persian Wars 226- 362 A. D : A Documentary History, London: Routledge, 1991, p360.

وتجدر الإشارة إلى أنّ زوزيموس(Zosimus) يُشير إلى أنّ الإمبراطور فاليريان قد قام بإعادة بناء مدينة أنطاكية بعد وصوله إلى سورية عام ٢٥٤م. انظر: Zosimus; New History, I, 32, 2.

٢ يوجد خلاف بين الباحثين بشأن التاريخ الدقيق لحدوث المعركة الرومانيّة الساسانية والتي أُسر فيها الإمبراطور فاليريان وتتراوح التخمينات بشأن هذه النقطة بين العام ٢٥٨- ٢٦٠م. فيرى الباحث " دي بلويس" أنّ المعركة حدثت في العام ٢٥٩م. انظر:

de Blois. L; The Policy of the Emperor Gallienus. Brill, Leiden, 1976, pp2, 3.

أمّا الباحث" بات" فجعله في العام ٢٦٠م وذلك بالاستناد إلى قطعةورديّ مصريّة، مُؤرّخة إلى شهر آب من العام ٢٦٠م، وتذكر فاليريان على أنّه إمبراطور، لذلك يقترح أنّ المعركة جرت في صيف العام ٢٦٠ بعد شهر آب. انظر:

Pat. S; op, cit, p181.

3 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p104.

4 Pat. S; op, cit, p47.

5 Zosimus; New History, I, 50, 1.

كذلك: سليم(أحمد أمين): جوانب من تاريخ وحضارة الجزيرة العربية في العصور القديمة، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٩م، ص٢١٧، ٢١٨.

6 Young. G. K; op, cit, p162.

التدمريين الذين بدؤوا يُثبتون أنفسهم في تجارة البحر الأحمر المصريّة. وهذا التحليل قد يُؤيّده التحالف الذي أبرمته زنوبيا في العام ٢٦٩م مع أحّد تجّار مصر الأثرياء الذي حمل إسم فيرموس(Firmus)[١]. وتُورد مجموعة الأوغستا أنّ فيرموس كان تاجراً سوريّاً من سلوقية، إلّا أنّه كوّن ثروته من العمل في التجارة مع الهند خلال القرن الثالث الميلاديّ، ونال شهرة كبيرة على الصعيدين التجاري والسياسيّ[٢]. فمن ناحية التجارة تقول مجموعة الأوغستا أنّ فيرموس كانت لديه علاقات تجاريّة جيّدة مع العرب، وغالباً ما أرسل سُفناً تجاريّة إلى الهند[٣]. ومن ناحية السياسة سخّر فيرموس الأموال الضخمة التي جناها من تجارته الهنديّة لتجنيد عدد كبير من الحرّاس المُرتزقة استخدمهم لأغراض سياسية عندما وقف إلى جانب زنوبيا ملكة تدمر التي أرسلت جيوشها للسيطرة على مصر في العام ٢٦٩م[٤].

ومن المُحتمل أنّ مصالح فيرموس وزنوبيا قد تقاطعت عند نقطة تحرير مصر من السيطرة الرومانيّة، وتأسيس إمبراطوريّة شرقيّة جديدة خالية من النظام الضريبيّ الرومانيّ الذي ازدادت وطأته خلال القرن الثالث الميلاديّ، وانعكس سلباً على أعمال فيرموس وأقرانه من التجار العاملين في التجارة مع الهند[٥]. على أيّة حال، فشل هدف زنوبيا وفيرموس بالاستقلال عن روما، إذْ تمكّن الإمبراطور أورليان(Aurelian)(٢٧٠– ٢٧٥م) من من دخول تدمر وأسر الملكة زنوبيا عام ٢٧٢م[٦]، وأتبع ذلك بهزيمة فيرموس وإعدامه عام ٢٧٣م[٧].

ويبدو أنّ الإمبراطور الرومانيّ المُنتصر قدْ تعامل مع تدمر ببعض الرحمة وضبط النفس، إذْ لم يُلحق بها الدمار الذي كان، في العادة، يلحق بالمُدن المُتمرّدة على السلطة الرومانيّة. بلْ اكتفى بأسرّ زنوبيا وقادة الجيش التدمريّ ولاسيّما قائد زنوبيا البارع زابدا(Zabdas)، ومُستشارها الفيلسوف لونجينوس(Longinus) الذي اتُّهم بمسؤوليته عن تحريض زنوبيا والتدمريين على التمرّد[٨]. وجرى إعدام قادة الجيش التدمريّ و لونجينوس لأنّهم عُدّوا من المسؤولين عن التمرّد، أمّا زنوبيا فعُرضت في المُدن السوريّة مُقيّدة في الأغلال ومن ثمّ نُقلت إلى روما لتُعرض في

---

1 Historia Augusta; Firmus, III.

2 Mcleister. K; op, cit, p28.

3 Historia Augusta; Firmus, III.

4 C. A. H; XII, p315.

٥ قد يبدو هذا الاحتمال فيما أوردته مجموعة الأوغستا من أنّ فيرموس ادعى الأحقّية في حكم مصر ولكن بدون الشارة(التبعيّة) الإمبراطوريّة، وأنّه خطّط لجعلها دولة مُستقلّة. انظر:

Historia Augusta; Aurelian, XXXII.

٦ العبد الغنيّ(محمد السيّد): تاريخ مصر تحت حكم الرومان، المكتب الجامعيّ الحديث، الإسكندريّة، ٢٠٠١م، ص١٣٩. كذلك: سويدان(قاسم محمد): تاريخ ملكات الشرق، ص ٣١٨.

٧ سيغال: الرها المدينة المباركة، ترجمة: يوسف إبراهيم جبرا، تقديم: غريغوريوس حنّا إبراهيم، دار الرها للنشر والتوزيع، حلب، ١٩٨٨م، ص١٣٤.

8 Zosimus; New History, I, 56, 2.

كذلك: علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج٣، ص١٢٤.

موكب نصر الإمبراطور أورليان[١]. والغريب في الأمر أنّ زوزيموس ينقل أنّ الملكة زنوبيا ماتت ولمْ تُغادر الشرق إمّا نتيجة لمرض أصابها أو لأنّها آثرت الامتناع عن الطعام حتّى ماتت[٢]. ورفض جُلّ الباحثين ما أورده زوزيموس بخصوص موت زنوبيا ونسبوا إليه الوقوع في الخطأ، والإبتعاد عن الواقع. ودعّم هؤلاء الباحثون، من أمثال بات(Pat) و واستون(Watson)، مقولتهم بخطأ زوزيموس، بأنّ المصادر الأخرى مثل مالالاس، وأيوتروبيوس، ومجموعة الأوغستا، جميعا تتفق على أنّ زنوبيا نُقلت إلى روما، بل إنّ القديس جيروم وأيوتروبيوس نقلا أنّ أحفاد لزنوبيا كانوا لايزالون يعيشون في روما[٣]. لذلك فالأصحّ والأقرب إلى الواقع هو أنّ زنوبيا وصلت إلى روما بالفعل، وعُرضت في موكب نصر أورليان[٤].

ووصف كُلّ من أيوتروبيوس، ومجموعة الأوغستا، ويوحنا مالالاس، زنوبيا وهي في موكب نصر أورليان والجواهر والأموال التي جرى عرضها في ذلك الموكب[٥]. وتضاربت المعلومات في المصادر الأدبيّة عن مصير زنوبيا بعد موكب النصر هذا، فانفرد مالالاس فيما ذهب إليه من أنّه قد جرى إعدامها بعد هذا الموكب[٦]. في حين اتّفق أيوتروبيوس وجيروم مع مجموعة الأوغستا على أنّ زنوبيا قد حصلت على عفو إمبراطوريّ وسُمح لها بالعيش قُرب روما[٧]. وتُشير مجموعة الأوغستا بهذا الخصوص إلى أنّ أورليان قد منح الملكة التدمريّة فيلّا في تيفولي(Tivoli) شرقيّ روما، بالقرب من الفيلّا الشهيرة التي بناها الإمبراطور هادريان[٨].

وبغضّ النظر عن مصير زنوبيا بعد أسرها، فإنّ أورليان بنصره عليها عام ٢٧٢م يكون قدْ طوى صفحة مُهمّة من صفحات تاريخ الشرق الرومانيّ، وأنهى حُكم ملكةٍ سوريّةٍ تمتّعت بقوّة كليوباترة الملكة المصريّة، ونالت من الشهرة مالمْ ينله كثير من أقرانها من الملوك التابعين. ولعلّها لو لمْ تُعلن التمرّد على روما، لكانت احتفظت بمكانتها، ومكانة مملكتها التي استحقّت بحقّ لقب" جوهرة مُدن القوافل". أمّا بالنسبة لمدينة تدمر نفسها فجرى هدم القسم الأكبر من أسوارها وصُودرت مُعدّاتها العسكريّة وقسم من ثرواتها وثروات أهلها[٩].

---

[1] Watson. A; Aurelian And The Third Century, Routledge, London: New York, 1999, p79.

[2] Zosimus; New History, I, 59.

[3] Eutropius; Abridgment of Roman History, IX, 13, 2.; Jerome, Chronicle, 274.

[4] Pat. S; op, cit, p159.; Watson. A; op, cit, p79.

[5] Eutropius; Abridgment of Roman History, IX, 13, 2. ; Historia Augusta; Aurelian, XXXIV, 3.; Jerome, Chronicle, 222.

[6] Malalas; Chronographia, XII, 30.

[7] Historia Augusta, Thirty Pretenders, XXX, 27.; Jerome, Chronicle, 223.

[8] Ibid.

[9] Zosimus; New History, I, 59.; Historia Augusta; Aurelian, XXXI, 2.

إلّا أنّ تدمر كانت المدينة السوريّة التي لا تعرف السكينة و لا ترضى الذلّ طريقاً لها، فقرّرت إعلان الثورة من جديد، إذْ ما كاد أورليان يصل مدينة أنطاكية حتّى وصله نبأ قيام أهل تدمر بالتمرّد من جديد، ومقتل الحامية الرومانيّة التي تُركها في تدمر[١]. فعاد أورليان أدراجه إلى تدمر، ودخلها وقمع التمرّد الجديد. ولكن هذه المرّة أباح المدينة لجنوده، فقُتل قسم كبير من أهلها وهُدم معبد الإله بعل، وصُودرت كافّة الثروات ومُقتنيات المدينة[٢].

وبالمُحصّلة فقد لحق المدينة الصحراوية دمار كبير لمْ يُكتب لها القيام بعده. و بالإخضاع الثاني لتدمر فقدت المدينة شخصيّتها المُتميّزة، وغدت لا تزيد عن كونها مدينة إقليميّة صغيرة مع حامية رومانيّة لمنع أيّ قلاقل مُستقبليّة[٣].

وتجدر الإشارة هنا أنّ المصادر تذكر أنّ الإمبراطور أورليان، إثر إخضاعه لتدمر، تسلّم سفارة من الملك الساسانيّ هورموزد الأوّل(Hormizd I)(٢٧٢– ٢٧٣م)، الذي كان قدْ تولّى السلطة حديثاً، وحملت السفارة الفارسيّة معها عباءة أرجوانية كان نسيجها مصنوعاً في المناطق البعيدة في الهند. وقام أورليان بدوره بتكريس هذه العباءة الغالية لمعبد الإله جوبيتر على تلّ الكابيتول في روما. وتُورد مجموعة الأوغستا أيضاً أنّ أورليان قام بإرسال وكلاء تجاريين إلى الهند للوصول إلى مصدر الصباغ الأرجواني الثمين[٤]. لذلك فمن المُحتمل أنّ إعجاب أورليان بهذه العباءة ونسيجها هو ما دفعه إلى إرسال هؤلاء الوكلاء التجاريين الذين أشارت إليهم مجموعة الأوغستا.

وفي إشارة أخرى، تذكر المصادر أنّه ومن ضمن الأشخاص الذين عرضهم أورليان في موكب نصره على زنوبيا و فيرموس كان يوجد أناس من اليمن والهند والكوشان[٥].

وهذا يُشير إلى استمرار الحضور التجاريّ اليمني والهنديّ في الإمبراطوريّة الرومانيّة خلال القرن الثالث الميلاديّ. إذْ أنّ هؤلاء الأشخاص كانوا، على الأرجح، من الأفراد الذين كانوا يعملون في التجارة وتصادف وجودهم في مصر أو تدمر عندما دخلهما الإمبراطور أورليان[٦].

---

[1] Historia Augusta; Aurelian, XXXI, 2.; Pat. S; op, cit, p153.

[2] Zosimus; New History, I, 61. ; Dodgeon. M. H. and Lieu. S. N. C; op, cit, p103.

[3] Watson. A; op, cit, p78.; Millar. F; The Roman Near East : 31 BC - AD 337, op, cit, p336

[4] Historia Augusta; Aurelian, XXVIII- XXIX.

[5] Historia Augusta; Aurelian, XXXIII.

[6] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p138.

٤– آثار سقوط تدمر على التجارة الرومانيّة:

أدّى تدمير تدمر من قبل الإمبراطور أورليان إلى وصول تجارة القوافل التدمريّة إلى نهايتها، إذْ لايوجد نقوش قوافل بعد العام ٢٧٢م[1]، ولايوجد دليل على أنّ التجارة التدمريّة قدْ نجت من دمار مدينة تدمر.

ويبدو توقّف تجارة القوافل التدمريّة أمراً طبيعياً في ضوء الأحداث الدامية التي شهدتها المدينة عام ٢٧٣/٢٧٢م. إذْ فقدت المدينة قسماً كبيراً من سكّانها، ولاسيّما من الأثرياء، وأعضاء الطبقة الأرستقراطيّة الذي كانوا يقومون بتمويل البعثات التجاريّة صوب بلاد ما بين النهرين والخليج وحتّى إلى الهند. أضف إلى أنّ الدمار، الذي ألحقه كركلا بالمدينة قد طال، بالتأكيد، البنية التحتيّة التدمريّة والتي كانت تُشكّل أحّد الدعائم الأساسيّة في تجارة القوافل، وبالتالي فقدت المدينة القدرة على تسيير القوافل التجاريّة[2]. العامل الثالث والذي كان سبباً آخراً وحاسماً في توقّف التجارة التدمريّة كان فقدان تدمر لفرق النبّالة والوحدات العسكريّة المُكلّفة بحماية الطرق التجارية من تدمر إلى أسفل بلاد ما بين النهرين. إذْ وعلى اعتبار أنّ هذه الفرق كانت تُشكّل نواة الجيش التدمريّ فلابدّ وأنّها شاركت في التمرّد الأوّل والثاني على سلطة الرومان، لذلك فمن الطبيعيّ أنْ يكون كركلّا قد قام بالقضاء عليها لمنع أيّة تمرّدات تدمريّة مُستقبليّة[3]. وفقدان تدمر لهذه الفرق كان يعني بقاء الطُرق التجاريّة من دون عين ساهرة على حمايتها وهو ما يعني فتح المجال للقبائل البدويّة لمهاجمة طُرق التجارة، وسلب التجّار القادمين من بلاد ما بين النهرين لسلعهم الشرقيّة.

وبالرغم من وصول تجارة تدمر إلى نهايتها مع العام٢٧٢م، فإنّ هناك دليل يُقدّمه المُؤرّخ أميانوس على استمرار التجارة على الطريق الواقعة شمال تدمر والمُمتدة من أنطاكية إلى زيوغما(Zeugma) عند الفرات، ومنها إلى أسفل وادي الفرات، فالخليج العربي[4]. وسيتمّ البحث في هذه الطريق وأهمّيتها في الفقرة التالية.

هذا الطريق الشماليّ والذي كان مُستخدماً حتّى قبل سقوط تدمر كان يستخدمه التجار السوريّون واليونان الذين كانوا نشيطين في بلاد ما بين النهرين[5].

وعلى الأرجح أنّ غياب المُنافسة التدمريّة بعد العام ٢٧٢م قدْ أعطى للتجّار، عبر الطريق الشماليّة، الفرصة للحصول على فرص سوق أكبر وأسعار أعلى. وعلى اعتبار أنّ الفترة التي سقطت فيها تدمر كانت بالأصل فترة من التأزم الاقتصادي وكساد في التجارة، لذلك فإنّ سقوط

---

[1] Millar. F; Caravan cities, op, cit, p131.
[2] Young. G. K; op, cit, p165.
[3] Pat. S; op, cit, p149.
[4] Ammianus; Marcilinius, XIV, 3, 3.
[5] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p93.

تدمر لمْ يُلاحظ على المدى القريب[١]. أمّا عندما عادت التجارة إلى النهوض، مع بداية القرن الرابع، فكان أمام تجّار الحرير فرص لابأس بها للوصول إلى الشرق والخليج العربيّ عبر الطريق الشماليّة وطريق الحرير.

بناءً على ذلك يبدو أنّ تأثير سقوط تدمر تحمّلته المدينة المنكوبة، وأهلها بمُفردهم. ففقدوا الوساطة التجاريّة التي كانت تُشكّل باب رزقهم في حين أنّ أسواق روما والإمبراطوريّة لمْ تتأثّر، ربّما، بتوقّف القوافل التجاريّة التدمريّة على اعتبار أنّه كان يوجد بدائل ناجعة زوّدت أسواق الإمبراطوريّة بحاجتها من السلع الهنديّة والصينيّة.

ثانياً: التجارة الرومانيّة مع الشرق عبر طريق الفرات الشمالية وطريق الحرير:

لمْ تكن الطريق التجاريّة عبر تدمر هي الطريق الوحيدة التي سلكتها السلع القادمة من الهند والصين، بلْ تحفظ المصادر معلومات عن طُرق أخرى. منها الطريق التي كانت تسير إلى الشمال من سورية، وتمتدّ من أنطاكية إلى زيوغما على الفرات، ومنها أسفلاً نحو الخليج، أو شرقاً لتلتقي بشبكة الطُرق القادمة من أسية الوسطى.

الطريق الآخر، وكان طريق الحرير المشهور، والذي حمل السلع من عاصمة الهان ليويانج عبر سهول أسية الوسطى و بارثيا وصولاً لسورية الرومانيّة. هذه الطرق كانت تمرّ عبر أراضي كانت موضع نزاع دائم بين الرومان و البارثيين وورثتهم الساسانيين، لذلك فإنّها لمْ تكن مُستخدمة بنفس الزخم الذي استُخدمت فيه الطريق الأخرى كالطريق عبر تدمر أو مملكة الأنباط أو طريق التجارة المصريّة عبر البحر الأحمر.

١– طريق الفرات الشماليّة:

تبعِت القوافل التجارية، التي عبرت سورية الرومانية إلى الأراضي البارثيّة في بلاد ما بين النهرين، وديان نهر الفرات ودجلة جنوباً للوصول إلى المراكز الحضريّة الكبيرة في بابل وسلوقية دجلة[٢]. وحصلت أسواق بلاد ما بين النهرين على السلع الهندية والصينية عبر طرق التجارة البرّية التي مرّت عبر بلاد فارس، فضلاً عمّا كان يرِدها من سلع من شمال غربيّ الهند عبر الخليج العربيّ[٣]. وتحفظ المصادر الأدبيّة بعض الإشارات إلى استخدام التجّار الرومان لطريق برّية تمتدّ من أنطاكية إلى زيوغما على الفرات، ومنها إلى أسفل وادي الفرات لتصل مراكز التجارة في بلاد ما بين النهرين كسلوقية التي كانت تبعد حوالي ٧٠٠كم عن زيوغما، و خاراكس على الخليج العربي[٤].

---

[1] Young. G. K; op, cit, p165.
[2] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p92.
[3] Millar. F; Caravan cities, op, cit, pp129, 130.
[4] Young. G. K; op, cit, p169.

وكان المركز الرئيسيّ لهذه الطريق الشماليّة، مدينة زيوغما التي قامت بدور المعبر الفراتيّ أوّلاً، والنقطة الوسطى لطريق الشمال القادم من أنطاكية غرباً نحو حواضر بلاد ما بين النهرين جنوباً وبلاد فارس شرقاً ثانياً.

و **زيوغما:** مدينة على الفرات، يُنسب بنائها إلى الملك سلوقس الأوّل نيكاتور[١]. أسّسها الملك السلوقيّ على الطرف الغربيّ من جسر أقامه على الفرات، فعُرفت باسم سلوقية على الفرات، أو سلوقية على الجسر. ثمّ دُعيت اختصاراً الجسر أو زيوغما[٢]. ومن إسمها الذي يعني البوّابة أو مُلتقى الطرق حازت زيوغما على شهرة كبيرة كونها نقطة لعبور طريق الحرير من بلاد مابين النهرين إلى مدينة أنطاكية في سورية الرومانيّة[٣]. ويبعد موقعها، اليوم، حوالي ١٢ كم عن موضع قرية بيلكيس(Belkis)، مُقابل مدينة بيرسيك التابعة لمحافظة عينتاب التركية[٤].

أشار إليها المُؤرّخ اليوناني بوليبيوس الذي ذكر أنّ الملك أنطيوخس الثالث قابل لاوديكي (Laodike) بنت ميثراديتس(Mithridates)، وتزوّجها في هذه المدينة[٥]. كما أشار استرابون إلى جسر على الفرات كان الجسر الذي بناه سلوقس نيكاتور، على الأرجح. إذْ يورد الجغرافي اليوناني أنّ الجسر كان في سلوقية وأنّ بومبي ضمّه إلى كوماجينة، وحين يصف استرابون الرحلة التجاريّة من سورية الرومانية أسفلاً إلى مدينة سلوقية، المدينة الرئيسيّة في بلاد ما بين النهرين، فإنّه يُشير إلى أنّ عبور الفرات نحو الأراضي البارثيّة كان يتمّ في بلدة زيوغما الرومانيّة أو بالقرب منها[٦].

كذلك أشار بليني إلى زيوغما، ودعاها باسم سلوقية على الفرات(Seleucia ad Euphraten)، وذكر أن سلوقس أقامها مقابل مدينة أبامية، وأنّه بنى جسر وصل بين البلدتين[٧]. ويُضيف في موضع آخر أنّها تبعد ٦٦ ميل عن ساموسطة وتبعد عن سلوقية بيراية التي على الساحل ١٧٥ميل[٨]. كما ورد إسم زيوغما على لوح بيوتنجر الذي حدّد موقعها شماليّ دورا أوروبوس بحوالي ٢٤ميل[٩]. ومن زيوغما اجتاز تراجان نهر الفرات في حملته البارثية عام ١١٣م، وكانت

---

1 Pliny; N, H, V, 86.

٢ جونز(مارتن): مدن بلاد الشام حيث كانت ولاية رومانية، ص٣٩.

3 Cohen. G. M; op, cit, p190.

4 Watson. A; op, cit, p195.

5 Polybius; the Histories, V, 43, 1.

6 Strabo; the Geography of Strabo, XVI, 1, 22.; Charlesworth, M. P; op, cit, pp100, 101.

7 Pliny; N, H, V, 82.

8 Pliny; N, H, V, 67.

9 Peutinger Table; X.

زيوغما خلالها، عدا عن موقعها التجاريّ، مقراً للفيلق الرومانيّ الرابع سكيثيكا(IV Scythica)[١].

وتحوّلت زيوغما، بحكم موقعها المُتوسّط على الفرات، إلى المعبر الحدوديّ الرئيسيّ للمسافرين. فقامت السلطة الرومانيّة بتركيز موظّفِين جمركيين فيها مُهمّتهم فرض الضريبة على السلع الواردة عبر الحدود[٢]. ويحفظ فيلوستراتوس حادثة طريفة عن الفيلسوف أبولونيوس جرت معه على المعبر الحدوديّ في زيوغما. فكتب فيلوستراتوس: " أبولونيوس الذي كان شخصيّة أخلاقية صارمة، أُستجوب من موظّفي الجمارك الذين أداروا العبور في زيوغما. فسأله جابي الضرائب: ماذا تحمل من البلد؟. فأجابه أبولونيوس: " ليس لديّ شيء لأظهره، سوى فضائليّ، وبدأ بقراءة قائمة فضائله مثل: الشرف، الإيمان، الصدق، المحبّة، الاستقامة، وهكذا." بدوره جابي الضرائب اهتمّ فوراً بما عدّده أبولونيوس، إذْ ظنّ أنّ هذه الأسماء كانت لمحظيّات يُرافقن الفيلسوف[٣]. إلّا أنّه حتماً أُصيب بخيبة أمل عندما علم طبيعة هذه الأسماء التي عدّدها أبولونيوس.

هذه الحادثة التي نقلها فيلوستراتوس تُبيّن أنّ زيوغما كانت المعبر الحدوديّ لدخول أراضيّ الإمبراطوريّة الرومانيّة، وبالتالي فإنّ التجارات الشرقيّة كانت ستدخل منها حتماً لتتقاضى الحكومة الرومانيّة الرسوم على السلع قبل أنْ تُتابع طريقها نحو مدينة أنطاكية.

هذه الإشارات الأدبيّة إلى أهمّية زيوغما التجاريّة تؤيّدها ورقة بردي عُثر عليها في أعالي بلاد ما بين النهرين، وتضمّنت ورقة البردي تلك رسالة من رجل إلى ولده يُشير عليه فيها كيف يستأجر الجمال لرحلة برّية من مدينة حلب إلى بلدة زيوغما[٤].

و استمر استخدام هذه الطريق الشماليّ طوال الفترة الرومانيّة، إذْ أورد المُؤرّخ أمّيانوس مارسيلينوس(Ammianus Marcellinus)، من القرن الرابع الميلاديّ، إشارة إلى أنّ بلدة باتنا (Batnae)(موقع مدينة إنكيدير التركية Incidere)[٥]، الواقعة قرب زيوغما كانت مركزاً لتجمّع التجّار والسلع الهنديّة والصينيّة. فأورد أميانوس:" باتنا بلدة في أنثيموسيا، أُسّست من قبل المقدونيين القدماء، وتفصلها مسافة قصيرة عن الفرات، وهي مُمتلئة بالتجار الأغنياء. وخلال المعرض السنويّ(المهرجان) الذي يُقام مع بداية شهر أيلول تأتي إليها حشود كبيرة لشراء السلع

---

[1] Crow. J. G; A Review of the Physical Remains of the Frontier of Cappadocia', in Freeman P. and Kennedy. D. (eds): The Defence of the Roman and Byzantine East: Proceedings of a Colloquium held at the University of Sheffield, April, 1986, BARIS 297, Oxford, pp77- 91, p79- 81, 84.

[2] Warmington. E. H; op, cit, p19.

[3] Philostratus; Life of Apollonius of Tyana, I, 20.

[4] Cotton. H. M. and Cockle. W. E. H; Th e Papyrology of the Roman Near East: A Survey, Journal of Roman Studies, No. 85, (1995), pp214- 235, Notice 33.

[5] Watson. A; op, cit, p199.

التي يُرسلها الهنود والسيريس(يقصد شعب الحرير أي الصينيين)، ولشراء العديد من السلع الأخرى التي كانت تُجلب، عادةً، إلى هناك عبر البرّ والبحر "[١].

ويرى جورج حوراني، في معرض تعليقه على هذا الاقتباس، أنّ إيراد أميانوس لمُصطلح" السيريس" يدلّ على أنّ التجارة الصينية قد وجدت طريقها إلى باتناي عبر الطريق البريّة الحريريّة وليس عبر الخليج العربيّ. إذْ، وبحسب حورانيّ طبعاً، لو أراد أميانوس التعبير عن التجارة الصينية الواردة عبر الخليج لكان أورد مُصطلح " السيناي" وليس" السيريس"[٢].

ويرى ستونمان(Stoneman)، الذي قام ببحث عن تدمر، أنّ ظهور هذا الاجتماع أو المعرض السنويّ في باتنا، الذي أشار إليه أميانوس، كان نتيجة لسقوط تجارة القوافل التدمريّة والذي حدث بعد دمار تدمر عام ٢٧٢م[٣]. إلّا أنّ ما ذهب إليه ستونمان غير وارد بوضوح في النص ولمْ يُشر إليه أميانوس في أيّ حال من الأحوال. أضف إلى أنّه من غير المعقول أنْ تكون زيوغما، القريبة من باتناي، المُعترف بها منذ العصر الهللينستيّ كموقع استراتيجيّ بسبب الجسر العابر للفرات بينها وبين أباميا على الضفّة المُعاكسة، من غير المعقول أنْ تكون قد كسبت تلك الأهمّية التجاريّة فقط بعد توقّف تجارة القوافل التدمريّة. لذلك فإنّ الأرجح أنّ باتنا كانت مركزاً مُهمّاً للتجارة في العصر الروماني، وأنّ الطريق الشماليّة كانت دائماً قيد الاستخدام من قبل التجار الرومان القاصدين بلاد ما بين النهرين والخليج العربيّ للحصول على السلع الحريريّة والتوابل بغرض إعادة بيعها في أسواق الإمبراطوريّة الرومانيّة[٤].

كما حفظت المصادر إشارات إلى نشاط تجّار من غير التدمريين في مدينة خاراكس، وهؤلاء التجار، لابدّ أنّهم وصلوا إلى خاراكس عبر طريق الشمال وليس عبر طريق القوافل التدمريّة. فيُقدّم بليني إشارة إلى تجارة نشطة في خاراكس. ويُعبّر عن هؤلاء التجّار بمُصطلح " تجّارنا(nostri negotiators)"[٥]. واستخدام بليني لهذا المُصطلح يدلّ على أنّ هناك تجّار رومان كانوا يقومون بعمليّات تجاريّة في خاراكس، إذْ من غير الوارد أنْ يكون بليني قد قصد بمُصطلح" تجارنا" التجار التدمريين، بل كان يُشير على الأرجح لتجّار من اليونان والإيطاليين الواصلين إلى خاراكس عبر الطريق الشماليّة العابرة للفرات عند زيوغما[٦]. إذْ لمْ تذكر نقوش القوافل التدمريّة، إلّا في حالات نادرة، أنّ هناك تجّار يونان أو رومان قد شاركوا في تجارة القوافل التدمريّة.

---

1 Ammianus; Marcilinius, XIV, 3, 3.

٢ حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص١١٢، ١١٣.

3 Stoneman.R; op, cit, p19.

4 Young. G. K; op, cit, p170.

5 Pliny; N, H, VI, 32, 146.

6 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p101.

٢- طريق الحرير:

سارت شبكة من طرق التجارة، منذ العام ٦٠٠ ق.م على الأقل، من تاكسيلا شماليّ الهند، ومن لويانج عاصمة الهان الشرقيين نحو موانئ البحر المُتوسط[١]. كان لها الفضل في حمل سلع الهند والصين إلى أسواق بلاد ما بين النهرين وسورية. ويُشير العلماء الحديثون إلى هذه المنظومة التجاريّة بمُصطلح "طريق الحرير"[٢]، وذلك للتأكيد على أنّ الحرير كان السلعة الأكثر تميّزاً وشُهرة بين السلع التي نُقلت على طول هذا الخطّ التجاريّ الشهير[٣].

وحملت القوافل البرّية القادمة من الصين، والتي كان ينضمّ إليها قوافل قادمة من شمال الهند، السلع الهنديّة والصينيّة مثل: الحرير، و التوابل، و العاج، و الأقمشة، و العطور وغيرها من سلع الشرق الكماليّة. في حين حملت القوافل العائدة من غربيّ أسية معها سلع المُتوسّط مثل النبيذ، الأحجار الكريمة، المصنوعات الخزفيّة، فضلاً عن العملات الذهبيّة والفضّية[٤].

وبقي طريق الحرير هذا مُحافظاً على أهمّيته لعدّة قرون باستثناء فترات الحروب التي شكّلت دائماً وأبداً العائق الرئيسيّ أمام الحركة التجاريّة التي كانت بحاجة لأمن وسلم حتّى يأمن التجّار على أنفسهم أولاً، وعلى سلعهم ثانياً.

أ- مسار طريق الحرير وتفرّعاته:

لمْ يكن طريق الحرير مُجرّد طريق واحد تسلكه القوافل من الصين إلى المُتوسّط، وإنّما كان شبكة من الطُرق التجارية الإقليمية التي التقت في آسية الوسطى لتتابع طريقها نحو غربي آسية[٥]. وانطلق فرع من هذه الطرق البرية من مدينة تاكسيلا شمالي الهند، نحو عمق آسية الوسطى، وهي الأرض البعيدة لباكتريا والتي كانت تتصل مع أراضي التاريم والأجزاء الخارجية من شمال غربيّ الهند، ليصل إلى مدينة بيجرام[٦]. في بيجرام تفرّع هذا القسم من الطريق البرّي إلى فرعين. الفرع الأولّ، وهو الطريق الشماليّ: وتبع نهر أوكسوس(Oxus) شمالاً إلى بحر قزوين المُحاط بالسهل الأوراسيّ(Eurasian) الواسع، ونُقلت السلع التي كانت تصل هذه

---

1 Saletore. R. N; Early Indian Economic History, Curzon Press, London, 1973, pp372-379.

٢ أول من أطلق مُصطلح طريق الحرير على هذا الخطّ التجاري المُمتدّ من الصين إلى البحر المُتوسط كان الجغرافيّ الألمانيّ فريديناند فون ريختوفين(Ferdinand von Richthofen) الذي عاش بين عاميّ ١٨٣٣-١٩٠٥م. انظر:

Christian. D; Silk roads or steppe roads? Th e Silk roads in world history, Journal of World History, 2000, No 11. 1, pp 1–26, p2.

3 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p83.

4 Avari. B; op, cit, p135.

5 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p83.

6 Liu. X; op, cit, pp2- 11.

المنطقة غرباً عبر ممرات جبال القوقاز[١] التي فصلت بحر قزوين عن البحر الأسود[٢]. وحصلت الجاليات اليونانية، المُتواجدة على شواطئ البحر الأسود، على السلع الشرقية عبر هذها الطريق[٣].

والفرع الثاني، وهو الطريق الجنوبيّ: وكان يُتابع طريقه عبر قندهار (Kandahar)[٤] ، إلى هرات(Herat)[٥] ومنها إلى مدينة إكباتانا (Ecbatana)[٦] البارثيّة، ومنها نحو أسواق بلاد ما بين النهرين في نيسبيس وسلوقية و طيسفون العاصمة البارثية[٧]. كما ربط مدينة تاكسيلا طريق برّي يمرّ عبر أراضي وادي الإندوس شماليّ غربيّ الهند للوصول إلى ميناءي باربايكوم وباريجازا[٨]. ووصف دليل البحر الإريثيري هذا الفرع الهنديّ من طريق الحرير، فأورد:" يوجد دولة داخليّة عظيمة دُعيت ثينا(أيّ الصين)، ومنها كانت الخيوط الحريريّة والغزل والأقمشة تُنقل برّا عبر طريق باكتريا إلى باريجازا وعبر نهر الغانج إلى ساحل مالابار"[٩].

أمّا الخطّ الرئيسيّ لطريق الحرير، والذي انطلق من الصين ووصل إلى المقاصد نفسها في بلاد ما بين النهرين وسورية، فانطلق من مدينة لويانج عاصمة الهان الشرقيين، ومنها نحو مدينة

---

١ جبال القوقاز: مجموعة سلاسل جبليّة تُشكّل الحدود التقليدية لأوربة وأسية تمتدّ لمسافة ١٢١٠كم من بحر قزوين إلى البحر الأسود. أكبر سلاسلها القوقاز العظمى التي تُغطّيها الثلوج. انظر: الموسوعة العربية المُيسرة: مج ٥، ص٢٦٠٣.

2 Avari. B; op, cit, p135.

3 Strabo; the Geography of Strabo, II, 1, 15.

٤ قندهار: مدينة جنوبيّ أفغانستان اليوم اشتقّت إسمها من جاندهرا(Gandhara). يُنسب بنائها إلى الإسكندر المقدونيّ. فحملت إسم الإسكندر بوليس(Alexandropolis). سيطر عليها تشاندرا جوبتا ضمن اتفاقه مع سلوقس الأوّل . وحملت إسم أراخوسيا (Arachosia). انظر:

Higham. C. F; op, cit, pp63, 176.

٥ هرات: مدينة كبيرة وعريقة في شمال غربيّ أفغانستان. تقع شماليّ الهضبة الإيرانية التي ترتفع حوالي آربعة آلاف قدم فوق مستوى سطح البحر. تبعد عن العاصمة الأفغانية كابول حوالي ٦٠٠كم، وتتّصل بها وبغيرها من المدن بطرق مواصلات طويلة. انظر: العفيفي(عبد الحكيم): موسوعة الألف مدينة، أوراق شرقية للطباعة والنشر، بيروت، بلا تاريخ، ص٥١٠.

٦ إكباتانا: مدينة قديمة تقع شماليّ غربيّ إيران، تُعرف اليوم باسم همذان. أسّست في حوالي العام ٧٠٠ق.م. جعلها موقعها جمالها من أهمّ مُدن فارس فاتخذها البارثيون عاصمة صيفية لهم. انظر:

Bunson. M: op, cit, p189.

كذلك: العفيفي(عبد الحكيم): موسوعة الألف مدينة، ص٥١٣.
وعن اتّخاذ ملوك بارثيا من إكباتانا عاصمة لهم انظر:

Strabo; the Geography of Strabo, XVI, 1, 16.

7 Warmington. E. H; op, cit, pp 20- 21.

8 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p83.

9 P.M.E; LXIV.

تشانجان عاصمة الهان الغربيين، ومنها إلى واحة دون هوانج(Dun–huang)[١] على الحافّة الشرقيّة لصحراء تاكلاماكان(Taklamakan) التي كانت تشغل حوض التاريم (Tarim)[٢].

في دون هوانج، يتفرّع الطريق القادم من الصين إلى فرعين، وكِلا الفرعين يدوران حول حوض التاريم أو صحراء تاكلاماكان. فيتّجه الفرع الأوّل شمالاً عبر واحات ممالك طورخان (Turfan)[٣]، كوشا(Kucha)[٤]، ومنها إلى مدينة كاسكجار(Kaxgar) أو كاشغار (Kashgar)[٥].

أمّا الفرع الثاني، وهو الجنوبيّ، فيُتابع من دون هوانج ليدور جنوباً حول صحراء تاكلاماكان ليعبر مناطق نيا(Niya) وكوتان(Khotan)[٦]، ويلتقي مع الفرع الشماليّ في كاشغار. ومن كاشغار تابع طريق الحرير نحو حواضر بلاد مابين النهرين في طيسفون وسلوقية، أو النقطة الحدودية في نيسبيس، ومنها إلى أنطاكية وبقية أسواق المتوسط[٧].

وتُقدّر الدراسات الحديثة المسافة الكُلّية من مدينة لويانج إلى مدينة طيسفون بما يزيد على سبعة آلاف كيلومتر[٨].

وسهّلت السيطرة الصينيّة لإمبراطوريّة الهان، خلال القرن الأوّل الميلاديّ، على ممر جانسو(Gansu) الذي ربط وسط الصين مع أراضي التاريم الخارجيّة، وسيطرتها على ممالك التاريم الشرقيّة، سهّلت من الشروط الاقتصادية ففرضت السلم على طول الخطوط التجاريّة، مما حسّن الظروف لمرور القوافل التجاريّة من الصين إلى أسية الوسطى، فبلاد ما بين النهرين[٩].

---

١ دون هوانج: واحة تقوم في موقع استراتيجي بين ممر جانسو وصحراء تاكلاماكان. بقيت من القرن الرابع الميلاديّ ولحوالي ألف عام مركزاً للثقافة البوذيّة وفي نفس الوقت ممرّاً للقوافل التجاريّة العابرة من الصين نحو أسية الوسطى. انظر: Higham, C. F; op, cit, p97.

2 Avari. B; op, cit, p135.

٣ طورخان: إحدى دول المدن التي كانت تقوم في النهاية الشرقيّة لحوض التاريم، وكانت محطّة من محطّات القوافل العابرة لطريق الحرير، كانت أسوارها تُغطي حوالي عشرة هيكتارات. انظر:

.Higham, C. F; op, cit, p341.

٤ كوشا: دولة مدينة أخرى شمال غربيّ الصين، كانت مدينة مُزدهرة وإحدى محطات قوافل طريق الحرير على حافة حوض التاريم أو صحراء تاكلاماكان. انظر: Higham, C. F; op, cit, p341.

٥ كاشغار: مدينة في أقصى غرب مقاطعة تركستان الصينية في غربيّ الصين وتبعد اليوم عن جمهوريّة قرغيزيا حوالي ١٥٠كم. كانت إحدى المراكز الاستراتيجية والواحات المُهمّة على طريق الحرير. انظر: العفيفي(عبد الحكيم): موسوعة الألف مدينة، ص٥١٣.؛ Higham, C. F; op, cit, p179.

٦ نيا وكوتان: أيضاً من دول المُدن التي قامت غربيّ الصين على حافة حوض التاريم. قامتا بدور محطّات للقوافل التجارية كونهما تقعان في واحات خصبة. انظر: Higham, C. F; op, cit, p341.

7 Young. G. K; op, cit, p171.

8 Higham. C. F; op, cit, p322.

9 Franck. I. M. and Brownstone. D. M; The Silk Road: A History: Facts on File, Oxford, 1986, pp92, 101.

ومن المُحتمل أنّ القصّة التي أوردها الجغرافيّ بطليموس عن التاجر المقدوني الذي حمل إسم مايس تيتيانوس(Maes Titianus)، والذي أرسل وكلاء تجاريين له إلى الصين[1]، قد تمّت في نهاية القرن الأوّل الميلاديّ أو بعده بقليل، أي في الفترة التي تمكّن فيها القائد الصينيّ المعروف "بان تشون" من توسيع حدود إمبراطوريّة الهان نحو ممالك التاريم الشرقيّة.

ب- نقاط التقاء التجارة بين الإمبراطوريّة الرومانيّة والفارسيّة:

استخدم التجّار الطريق البرّي المُمتدّ من أنطاكية نحو زيوغما لهدفين تجاريين في آن واحد. فاستخدمه البعض منهم ممن كان يسعون للحصول على السلع الشرقيّة للدخول إلى الحواضر التجاريّة لبلاد ما بين النهرين. و استخدمه البعض الآخر منهم للدخول إلى شبكة الطُرق الحريريّة المُمتدّة إلى عمق أسية الوسطى والصين[2].

وكانت النهايات الرئيسيّة للطريق الحريريّة تتوضعّ في نيسبيس(Nisibis)، وفي مدينة سلوقية(Seleucia) على دجلة. وطيسفون(Ctesiphon)(عاصمة البارثيين الشتويّة) والتي منها انطلق الطريق الفارسيّ الملكيّ نحو إكباتانا(عاصمة البارثيين الصيفيّة) ومنها نحو أسية الوسطى[3].

و سلوقية المدينة الضخمة الواقعة وسط بلاد ما بين النهرين، والتي كانت تبعد جنوباً قرابة ٧٠٠كم عن بلدة زيوغما، كانت وجهة رئيسيّة للتجار الرومان القاصدين بلاد ما بين النهرين للحصول على السلع الشرقيّة[4]. ويُقدّم بليني وصفاً لهذه المدينة الضخمة، فُيورد أنّ عدد سكانها أيامه، كان يُقارب لِ ٦٠٠ ألف نسمة، مما يجعلها في مصافِ المُدن الأكبر في العالم القديم. كما وصف العالم الرومانيّ أسوار سلوقية فشبّهها بالنسر الباسط لجناحيه[5].

ونشاط التجّار، الوافدين من الإمبراطوريّة الرومانيّة، في مدينة سلوقية مُثبت في المصادر التاريخيّة. إذْ يُشير نقش من مدينة تدمر، يُؤرّخ إلى العام ١٩م، إلى أنّ سلوقية كانت مُلتقى للجاليات التجاريّة اليونانيّة والتدمريّة[6]. ومن المُؤكّد أنّ هؤلاء التجار اليونانيين والتدمريين كانوا مُتواجدين بقصد تموين أسواق الإمبراطوريّة بالسلع الشرقيّة.

وبما أنّ سلوقية لم تكن على خطّ تجارة التدمريين الطبيعية بين تدمر و خاراكس، لذلك فإنّ هذا التواجد التجاريّ التدمريّ واليوناني كان، طبعاً، بهدف الحصول على السلع الشرقيّة الواردة على

---

1 Ptolemy; Geography, I ,11.
2 Kennedy. D.L; Parthia and Rome: Eastern Perspectives: In D.L.Kennedy (ed.) The Roman Army in the East , Ann Arbor, 1996, p72.
3 Herodotus; Histories,V, 52- 54. ; Strabo; the Geography of Strabo, XVI, 1, 16.
4 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p94.
5 Pliny; N. H, VI, 30, 122- 123.
6 Inv; IX, 6.

طول الطريق الحريرية[١]. وبالرغم من أنّ الاهتمام التجاريّ التدمريّ، وكما أشير سابقاً، قد انتقل إلى خاراكس، إلّا أنّ هذا النقش يُعطي انطباعاً أنّه كان يوجد في سلوقية فرص تجاريّة على اعتبار أنّها كانت إحدى الوجهات التي انتهى إليها طريق الحرير. وإذا كان التدمريّون قدْ غيّروا وجهتم التجاريّة نحو خاراكس و فولوجازيس، إلّا أنّ التجار اليونان قدْ استمروا يقصدون سلوقية للمُتاجرة مع القوافل القادمة من إكباتانا. وساعدت طبيعة السوق الحرّة في سلوقية على نمو تجارة مُزدهرة فيها، إذْ وعلى الرغم من كون سلوقية مدينة خاضعة لسلطة حاكم بارثيا إلّا أنّها كانت تتمتّع ببعض الاستقلال الذاتي الذي مكّنها من مقاومة التدخّل البارثي بتجارة أهلها. أضف إلى أنّ سلوقية كانت تقع على القناة التي تصل نهري دجلة والفرات مما سمح لها بالحصول على السلع التجارية من كِلا الممرّين المائيين الهامّين[٢].

أمّا نيسبيس فهي مدينة نُصيبين الواقعة في وسط بلاد ما بين النهرين العُليا، بين أعالي دجلة والفرات[٣]، فكانت هي الأخرى أحّد المناطق الرئيسيّة التي انتهت إليها السلع الحريريّة قبل دخولها أسواق الإمبراطوريّة الرومانيّة. وتمتّعت نيسبيس بمكانة هامّة خلال فترة الصراع البارثيّ الرومانيّ والساسانيّ الرومانيّ، إذْ أنّ أيّ تقدّم رومانيّ من أرمينيّة كان سيمرّ في هذه المدينة لُيتابع نحو دجلة أو نحو جنوبيّ بلاد ما بين النهرين للسيطرة على المدن الفراتيّة[٤]. ولمْ تكن نيسبيس تتمتّع بأهمّية سياسيّة فحسب، بلْ منحها موقعها الاستراتيجي في أعالي الفرات أهمّية تجاريّة أيضاً، فكان ينتهي إليها قسم من السلع الحريريّة القادمة من الصين[٥].

والدليل على أهمّية نيسبيس في تجارة الحرير جاء من القرن الثالث الميلاديّ، إذْ حُدّدت، نيسبيس في المعاهدة الرومانيّة الساسانيّة عام ٢٩٩م، ضمن المُمتلكات الرومانيّة لتكون نقطة التجارة الوحيدة[٦]. وبما أنّ نيسبيس قد حملت هذه الأهمّية التجاريّة في نهاية القرن الثالث، فإنها كانت، على الأرجح، تحمل أهمّية مُماثلة في الفترات السابقة من التاريخ الرومانيّ. وبناءً على أهمّية نيسبيس يُمكن افتراض وجود طريق تجارة برّية قادماً إليها من آسية الوسطى، إذْ أنّ نيسبيس بحكم موقعها لا يمكن أنْ تكون مُشتركة بأيّة تجارة برّية بغير طريق الحرير[٧].

1 Young. G. K; op, cit, p171.
2 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p95.
3 Watson. A; op, cit, p199.
4 Bunson: op, cit, p392.
5 Young. G. K; op, cit, p172.
6 Dignas. B And Winter. E; Rome And Persia In Late Antiquity: Neighbours And Rivals, Cambridge University Press, Cambridge, 2007, p32.
7 Young. G. K; op, cit, p172.

أمّا طيسفون فهي تقع على الضفّة الشرقيّة لنهر دجلة مقابل مدينة سلوقية، وموضعها اليوم بالقُرب من موقع مدينة بغداد[١]. ووصف بليني طيسفون بالعاصمة الإداريّة للعالم البارثيّ[٢]. في حين وصفها استرابون بالعاصمة الشتويّة لبارثيا، فيُورد الجغرافي اليوناني استرابون:" اعتاد الملوك البارثيّون على قضاء فصل الشتاء في طيسفون بسبب مُناخها الجيّد، وبسبب التقاليد القديمة فإنّهم كانوا يقضون فصول الصيف في إكباتانا"[٣]. كانت طيسفون مدينة كبيرة عامرة بالسلع القادمة على طول طريق الحرير الذي كان ينتهي إليها. كما قام الملوك البارثيّون بتزويدها بمحطّات لنزول التجّار والمُسافرين الوافدين إليها من الشرق والغرب[٤].

وزُوّدت الأسواق في طيسفون بالسلع من قبل التجّار الفُرس على اعتبار أنّ التجار الرومان لمْ يتشجّعوا على عبور الأراضي البارثيّة نحو آسية الوسطى والصين. لذلك تحوّلت طيسفون إلى مُلتقى تجاريّ بين التجار الرومان والتجار الفرس. ويصف استرابون نشاط طيسفون فيقول:" طيسفون مدينة كبيرة يسكنها عدد كبير من الناس، وجَهّز البارثيون هذه المدينة بالأبنية الفخمة، وزوّدوها بالسلع للبيع"[٥].

ولابدّ من الإشارة هنا إلى أنّ قابليّة نجاح طريق الفرات الشماليّ والمراكز التجاريّة في بلاد ما بين النهرين مثل سلوقية، و طيسفون و نيسبيس، كان يعتمد بشكل أساسيّ على الظروف السلميّة التي سمحت بمرور التجارة على طول هذه الطرق وتلك المراكز. لذلك فقد عانت هذه الطرق من عائق جدّي يتمثّل بمرورها في أراضي الدولة البارثيّة وخليفتها الدولة الساسانيّة الذين كانوا المُنافسين الرئيسيين لروما في الشرق[٦].

جـ- حقيقة الاحتكار البارثيّ لتجارة الحرير عبر طريق الحرير.

لمْ تُشجّع العلاقات العدائيّة بين الطرفين الرومانيّ و البارثيّ التجّار الرومان على استخدام طريق الحرير بالرغم من أهمّيته المركزيّة كمُزوّد أساسي للحرير. لذلك فإنّ عدداً قليلاً من التجّار الرومان سافروا عبر الأراضي الفارسيّة نحو آسية الوسطى ومنها إلى الصين[٧]. وعلى اعتبار أنّ تجارة طريق الحرير القادم من آسية الوسطى نحو مدن الدولة البارثيّة كانت تُقدّم مرابح كبيرة للتجار من بلاد فارس، لذلك فقد منعت السلطة البارثيّة التجار الرومان من الوصول إلى طُرق التجارة البرّية المارّة عبر أراضيها ومن ثمّ الوصول إلى الصين خوفاً من أنْ يؤسّس

---

[١] أدمز(روبرت ماك): اطراف بغداد (تاريخ الاستيطان في سهول ديالى)، ترجمة: أحمد صالح العلي، مطبعة المجمع العلمي العراقي بغداد، ١٩٨٤م، ص ٢٠٤.

[2] Pliny; N. H, VI, 30, 122- 123.

[3] Strabo; the Geography of Strabo, XVI, 1, 16.

[4] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p95.

[5] Strabo; the Geography of Strabo, XVI, 1, 16.

[6] Young. G. K; op, cit, pp172, 175.

[7] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p83.

الرومان لعلاقات تجارية مُباشرة مع الصين، مما يحرمهم من المنافع والأرباح التي كانوا يجنوها من الضرائب التي يفرضوها على التجارة المارّة عبر أراضيهم(١).

بناءً على ذلك فإن التجّار الرومان إذا ما أرادوا الحصول على السلع البرّية، فإنّهم لمْ يكونوا يُسافروا أبعد من الأسواق البارثيّة في مدينة طيسفون على دجلة، أو سلوقية فيحصلون منها على السلع الحريريّة وعبر الوسيط البارثيّ حصراً.

وجهة النظر هذه التي تقول بالاحتكار البارثيّ للسلع الكماليّة، ولاسيّما الحرير، دفعت بعض الباحثين إلى تعليل بعض الحملات التي قام بها الأباطرة الرومان على بارثيا، ولاسيّما حملة تراجان، بداية القرن الثاني الميلاديّ، بأسباب تجاريّة. فافترض هؤلاء الباحثون أنّ تراجان كان يهدف إلى كسر الاحتكار البارثيّ لتجارة الحرير والسلع الشرقيّة الأخرى، أو على الأقلّ إزالة أيّ تدخّل بارثيّ فيها(٢). وبالفعل يوجد في التاريخ الكلاسيكيّ دليل أدبيّ على احتكار البارثيين للتجارة عبر طريق الحرير، هذا الدليل جاء من المصدر الصينيّ المعروف باسم" سجلّات الهو هان شو" أو سجلّات الهان المُتأخّرة.

وظهرت دراسات حديثة، نوعاً ما، رفضت نظرية الاحتكار البارثي لطريق الحرير ومنع التجار الرومان من الولوج إليه(٣). ويعتمد أصحاب هذه النظرية الحديثة فيما ذهبوا إليه على دليل أدبيّ قدّمه الجغرافيّ بطليموس، يُشير فيه إلى تمكّن بعض التجّار الرومان من عبور أراضي الدولة البارثيّة، والوصول إلى أرض الحرير من دون أنْ يُشير بطليموس إلى تعرّض هؤلاء التجار الرومان إلى أيّ مُعارضة من جانب البارثيين لمنعهم من الوصول إلى الصين(٤).

بناءً على ذلك ستتمّ هنا مُعالجة الدلائل التي تقول بوجود احتكار بارثيّ لتجارة طريق الحرير، والدلائل التي تقول بتجارة حُرّة من دون احتكار بارثي لهذا الطريق.

أ- جـ- سفارة جان ينغ الصينيّة إلى الإمبراطوريّة الرومانيّة:

حفظت المصادر الصينيّة معلومات عن سفارة صينيّة برّية بقيادة شخص يُدعى "جان ينغ(Gan Ying)" حاولت الوصول إلى الإمبراطوريّة الرومانيّة في حوالي العام ٩٨م أي مع بداية عهد الإمبراطور تراجان(Trajan)(٩٨- ١١٧م) (٥).

---

1 Pat. S; op, cit, p30.

2 Schoff. W. H; The Parthian Stations of Isidore of Charax , op, cit, pp 18- 19. ; Warmington. E. H; op, cit, p20; Miller. J. I; The Spice Trade of the Roman Empire, op, cit, 139.

3 Young. G. K; op, cit, p177.

4 Ptolemy; Geography, I ,11.

5 Gregoratti. L; The Parthians between Rome and China: Gan Ying's mission into the West (1st century AD), akademisk, Vol. 4. Spring, 2012, p111.

أُرسلت هذه السفارة من قائد الهان المعروف" بان تشوا(Ban Chao)" والذي حاول الوصول إلى الإمبراطوريّة الرومانيّة لتأسيس اتّصالات معها[١]. وعلى اعتبار أنّ المعلومات الصينيّة بخصوص الطريق البرّية لم تكن أكيدة، وكانت لديهم تقارير أنّ روما تقع في مكان ما غربيّ المُحيط الهنديّ، لذلك فإنّ المبعوث الصينيّ جان ينغ قد سافر، مُتخفّياً بهيئة تاجر[٢]، عبر أرض الإندوس ومنها إلى الخليج العربيّ عبر أراض إيران الجنوبيّة حيث كان النفوذ البارثيّ ضعيفاً، ليصل إلى مملكة ميسيان على رأس الخليج العربيّ[٣]. تقول حوليّات الهو هان شو:" الحامي بان تشوا أرسل جان ينغ كمبعوث في مُهمّة إلى داكين. فوصل جان ينغ إلى" تياوزهي (Tiaozhi)" (يقصد ميسان) على ساحل البحر العظيم(يقصد المُحيط الهندي)" [٤]. و جان ينغ وصل إلى الخليج العربيّ ونظراً لأنّه لم يكن يعلم أنّه امتداد للمحيط الهنديّ وليس هو المحيط لذلك كتب في تقريرة أنّ ميسان تقع على المحيط الهنديّ.

لم يكن جان ينغ يعلم أنّه، وبوصوله إلى ميسان، قد اقترب كثيراً من حدود الإمبراطوريّة الرومانيّة، وأنّ بإمكانه القيام برحلة برّية قصيرة للوصول إلى تدمر، ومنها إلى أنطاكيةّ، لذلك قرّر ركوب سفينة مع بعض البحّارة من الخليج العربيّ إلى مصر الرومانيّة[٥].

ويبدو أنّ البحّارة قد شاهدوا هيئة جان ينغ، وأنّه غريب عن البلاد، لذلك فإنّهم لمْ يُخبروه عن وجود طريق برّي يربط بين ميسان وسورية الرومانيّة، كما زوّدوه بمعلومات مُضلّلة عن طول الرحلة و مخاطرها وتكاليفها الماديّة، مما دفع جان ينغ إلى العودة خوفاً من مخاطر الإبحار حول الجزيرة العربيّة[٦]. فتُورد حوليّات الهو هان شو:" كان جان ينغ على وشك أنْ يبدأ رحلة عبر البحر العظيم. أخبره البحّارة من الحدود الغربيّة لـ أنكسي(بارثيا) بأنّ البحر واسع جدّاً، وكان من المُمكن عبوره خلال ثلاثة أشهر. ولكن إنْ لم تتوفّر رياح مُلائمة فإنّ الرحلة قد تستغرق سنتين لإنجازها. ولهذا السبب فإنّ أولئك الذين يُبحرون عبر هذا البحر يأخذون على متن السفينة مؤونة ثلاث سنوات". ويُضيف المصدر الصينيّ:" هُناك شيء في هذا البحر يجعل المرء يتوق إلى أرض الوطن، والعديد من الرجال فقدوا حياتهم فيه، لذلك فإنّ جان ينغ لم يُتابع أبعد"[٧].

[1] Debvoice. N; op, cit, p 216.

[2] Raschke. M. G; op, cit, pp618, 619.

[3] Miller. J. I; The Spice Trade of the Roman Empire, op, cit,pp 133- 136.

[4] Hou Hanshu; LXXXVIII, 10.

[5] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p126.

[6] Warmington. E. H; op, cit, p149.

[7] Hou Hanshu; LXXXVIII, 10. ; Franck. I. M. and Brownstone. D. M; op, cit, pp 126, 127.

وبذلك فإنّ جان ينغ قد فشل في مُهمّته، ولو قُدّر وقابل الإمبراطور تراجان الذي عُرف بحبّه للتوسّع، وقاد حملة على بارثيا بين عاميّ ١١٣– ١١٧م، لكانت ربّما حصلت تغييرات كبيرة ونتائج إيجابيّة على قوّة الإمبراطوريّتين و اقتصادهما. ولكان توفّر لتراجان كمّ كبير من الحديد الآسيوي، المشهور بصلابته، لحملته على بارثيا. هذا الحديد أو الفولاذ الذي نال شهرة كبيرة في المصادر الكلاسيكيّة. وهذا الفولاذ هو المعدن الذي صنع منه البارثيّون سهامهم، ودروعهم الثقيلة، والتي وصفها بلوتارخوس فقال:" كانت سهام البارثيّون تخترق دروع الرومان، وتخترق كُلّ أنواع التروس صُلبها وليّنها، ويرتدي البارثيّون دروعاً قويّة يرتدّ عنها كُلّ سلاح"[١].

أمّا بليني فيصف الحديد الصينيّ بـ" السيريك(Seric)" أيّ نوع شعب الحرير، إذْ أطلقت المصادر الكلاسيكيّة الغربيّة على سكّان حوض التاريم اسم السيريس (Seres) أي شعب الحرير. ويُورد:" من بين كُلّ أنواع الحديد كان نوع السيريك هو النوع الأفضل. أرسل شعب الحرير(السيريس) حديدهم إلينا.. والنوعيّة الثانية بعد حديد السيريس هي حديد بارثيا"[٢].

وهذا الحديد البارثيّ هو الذي وصفه كُلّاً من بلوتارخوس وديو كاسيوس، ووصفا تأثيره في معركة كرهاي (Carhae)[٣] في العام ٥٣ ق.م والتي انتهت بهزيمة القنصل ماركوس كراسوس (Marcus Licinius Crassus) والجيش الرومانيّ الذي قُتل وأُسر بكامله[٤].

على أيّة حال، فإنّ هذه المعلومات المُضلّلة التي قدّمها البحّارة البارثيّون للسفير الصينيّ جان ينغ قد دفعت بعض الباحثين، من أمثال ميلر(Miller) وكيري يونغ، إلى الذهاب إلى أنّ البحارة البارثيين كانوا مدفوعين بمصالح بلادهم التجاريّة، والتي لمْ يكن في صالحها قيام علاقات تجاريّة مباشرة بين الصين وروما، لذلك فقد أخفوا عن جان ينغ المعلومات عن وجود طريق قصير يربط بين ميسان وتدمر، ومنها إلى أنطاكية عاصمة ولاية سورية الرومانيّة[٥].

وفي إشارة أدبيّة أخرى تنفصل عن المعلومات عن بعثة جان ينغ، تُورد السجلّات الصينيّة(الهو هان شو) معلومات واضحة عن الاحتكار البارثيّ للتجارة عبر الطريق الحريريّة فتقول تلك السجلّات:" أراد شعب داكين(الرومان) أنْ يتّصلوا معنا دائماً، ولكنّ الأنكسي(بارثيا) غيورة من أرباحهم ولن تسمح لهم بالمرور عبرها إلينا"[٦]. هذه الإشارة الصينيّة جاءت في سياق الوصف

---

1 Plutarch; Crassus, XXV.

2 Pliny; N. H, XXXIV, 41.

٣ كرهاي: تُعرف باسم حرّان، وهي مدينة على نهر البليخ، تقع على مسافة ٢٨٠ ميلا إلى الشمال الشرقي من دمشق، كانت مركزاً تجارياً لكونها وقعت على أحد الطرق التجارية الرئيسية بين بابل والبحر المتوسط، ويعني اسم حرّان نفسه يعني "الطريق أو القافلة". انظر: Bunson. M; op, cit, p96.

4 Plutarch; Crassus, XXV.; Dio Cassius; Roman History, XL, 21.

5 Miller. J. I; The Spice Trade of the Roman Empire, op, cit, pp 133- 136. ; Young. G. K; op, cit, p176.

6 Hou Hanshu; LXXXVIII,12.

الذي قدّمته الهو هان شو للسفارة التجاريّة التي قدمت أراضي الصين قادمة من الإمبراطوريّة الرومانيّة والتي عُرفت باسم سفارة أنطون[١]. لذلك فإنّ هذه المعلومات عن المنع البارثيّ للتجار الرومان من الولوج إلى طريق الحرير كانت، على الأرجح، مُستمدّة من هؤلاء التجّار الرومان أنفسهم.

ب– جـ– بعثة مايس تيتيانوس التجاريّة إلى الصين حوالي العام ١٠٠م:

بالرغم من المعلومات التي أوردتها السجلّات الصينيّة عن قيام البارثيين بمنع التجّار الرومان من الولوج إلى طريق الحرير، إلّا أنّه يوجد في المصادر الرومانيّة إشارة إلى تمكّن بعض التجّار الرومان من عبور أراضي الدولة البارثيّة، والوصول إلى آسية الوسطى من دون مُعارضة من قبل الجانب البارثيّ لهم. هذه المعلومات قدّمها الجغرافيّ بطليموس في إشارة، فريدة من نوعها، إلى تجّار رومان أرسلهم شخص يُدعى "مايس تيتيانوس(Maes Titianus)، وتمكّنوا من الوصول إلى عمق أسية الوسطى عبر طريق الحرير. وسيتمّ هنا عرض تفاصيل رحلة هؤلاء التجّار، كما حفظها بطليموس.

في حوالي العام ١٠٠م قام تاجر مقدوني يُدعى مايس تيتيانوس بإرسال وكلاء تجاريّون من قبله للحصول على الحرير[٢]. وكتب مايس تيتيانوس تقريراً عن تلك الرحلة التجاريّة الفريدة من نوعها. هذه التفاصيل استخدمها الجغرافيّون الرومان لرسم خرائط مُحسّنة لأسية الوسطى، وهي تفاصيل يُمكن مُقارنتها مع المعلومات التي قدّمها إيزيدور من خاراكس والذي قّدم وصفاً لطريق القوافل التجاريّة المُمتد من بلاد ما بين النهرين حتّى الشرق الأقصى[٣]. ويرى كيري يونغ أنّ مايس تيتيانوس كان تاجراً سوريّاً. وأنّه كان، على الأغلب، مُقيم في إحدى المُدن اليونانيّة في سورية، وهو ما دفع بطليموس إلى وصفه بالتاجر المقدونيّ[٤].

على أيّة حال، انطلق وكلاء مايس تيتيانوس من مدينة طيسفون البارثيّة، وهو ما يدلّ على أنّ طيسفون كانت إحدى النهايات الغربيّة لطريق الحرير. ومن طيسفون توجّهوا نحو الشمال الشرقيّ فاجتازوا جبال زاغروس، والهضبة الإيرانيّة للوصول إلى مدينة إكباتانا. ومن هناك توجّهوا شرقاً حتّى وصلوا إلى مدينة ميرف(Merv)[٥]. ومن ميرف غادرت مجموعة مايس الأراضي البارثيّة،

---

[1] C. A. H; XII, p418.
[2] Leslie. D. and Gardiner. K; op, cit, p149.
[3] Charlesworth, M. P; op, cit, pp22, 23.
[4] Young. G. K; op, cit, p172.
[5] Charlesworth, M. P; op, cit, p 23.
و ميرف: مدينة في أسية الوسطى كانت تحمل إسم أنطاكية مارغيانا(Margiana). يُطلق عليها اليوم إسم ميري(Mary) في جنوبي جمهورية توركمنستان. كانت ميرف خلال العصور القديمة والعصور الوسطى واحة مُهمّة ومدينة إستراتيجية على طريق الحرير. انظر:
Higham, C. F; op, cit, p222.

وارتحلت إلى الأمام عبر الأراضي الباكتيريّة حتّى وصلت موقع دعاه بطليموس باسم" برج الحجارة"[١].

ويُورد بطليموس بهذا الخصوص: " مايس، الذي كان يُدعى تيتانوس، كتب كتاباً يعطي مقياساً لأسية. وحصل تيتيانوس على معلوماته من خلال زيارة شعب السيريس(شعب الحرير). وليس هو من قام بهذه الرحلة، بلْ عُملاء من قبله سافروا إلى هناك"[٢].

وكانت المسافة التي قطعها هؤلاء التجّار كبيرة جدّاً، إذْ غطّى طريق القوافل من سلوقيّة إلى ميرف ما يزيد على (١,٦٠٠كم)[٣]. وعندما قامت مجموعة مايس برحلتها كانت الأراضي الباكتيريّة خاضعة لسيطرة مملكة الكوشان التي امتدّت عبر أسية الوسطى حتّى أراضي التاريم التي دعاها الصينيّون باسم الأراضي الغربيّة[٤].

أمّا برج الحجارة التي وصلت إليها بعثة تيتيانوس فكانت محطّة تجاريّة بالقرب من جبال بامير ومن المُحتمل أنّها كانت الموقع الذي حمل إسم طاشغوران(Tashkurgan) والواقع في منتصف الطريق بين فرغانة (Ferghana)[٥] ومملكة كاشغار (Kashgar)[٦].

هذا الموقع كان نقطة التقاء حيويّة لطرق التجارة البرّية الرئيسيّة التي وزّعت السلع الهنديّة والصينيّة عبر أسية الوسطى[٧]. ويُشير بطليموس إلى أنّ مجموعة مايس قابلت شعب الحرير في هذه النقطة[٨]. ويبدو أنّها قرّرت الحصول على السلع الحريريّة من موقع طاشغوران، والعودة من ثمّ إلى طيسفون في رحلة تمتدّ حوالي ثلاثة آلاف كيلو متر قطعوها في رحلة فريدة من نوعها[٩].

وبعثة مايس تيتيانوس هذه تؤكّد أنّ كان يوجد هناك دخول حرّ للرومان إلى أسية الداخليّة عبر طريق الحرير، إذْ لمْ يُشر بطليموس إلى أيّ محاولة بارثيّة إلى إيقاف بعثة مايس. وبالرغم مما

---

1 Young. G. K; op, cit, p177.

2 Ptolemy; Geography, I ,11.

٣ للمُقارنة كانت المسافة من تدمر إلى خاراكس حوالي ألف كم، ومن ظُفار إلى غزّة حوالي ثلاثة آلاف كم. انظر:

McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p204.

4 Liu. X; op, cit, pp109, 110.

٥ فرغانة: تقوم في الوادي الأعلى لنهر سرداريا(Syr Dar’ya) شماليّ جبال بامير في أسية الوسطى. كانت تشتهر بكونها من المحطّات المُهمّة على طريق الحرير، وبزراعة كروم العنب وصناعة النبيذ. تقوم اليوم شرقيّ جمهورية أوزبكستان. وتبعد عن مدينة طشقند حوالي ٣٠٠كم. انظر: العفيفي(عبد الحكيم): موسوعة الألف مدينة، ص٣٥٩. كذلك انظر:

Higham. C. F; op, cit, p111.

6 Ball. W; op, cit, p134.; Miller. J. I; The Spice Trade of the Roman Empire, op, cit,pp 127- 131.

7 P. M. E; XXXIX, LXIV.

8 Ptolemy; Geography, I ,11

9 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p108.

ذهب إليه بعض الباحثين من أنّ هذا الطريق كانت له أهمّية محدودة خلال هذه الفترة موضع البحث[1]، فإنّ بعثة مايس تُظهر أنّ طريق الحرير كان مُستخدماً ومطروقاً من التجار الرومان بالرغم من السيطرة التدمريّة، حينها، على التجارة بالسلع الهنديّة والصينيّة، وكان من المُمكن أنْ يُوفّر بديلاً مُهمّاً للتزوّد بالحرير خلال فترة السيطرة التدمريّة[2].

أمّا عن نظريّة الاحتكار البارثيّ لطريق الحرير فإنّها تبدو نظريّة غير معقولة، بلْ المعقول الأكثر أنّ التجار الرومان، ونظراً للعلاقات العدائيّة بين حكومتهم والحكومة البارثيّة، لذلك فإنّهم لمْ يتشجّعوا على العبور برّاً إلى الهند والصين عبر بارثيا ولاسيّما وأنّه كان لديهم خطوط تجاريّة أخرى يصلون عبرها إلى الهند والشرق الأقصى، إذْ وفّرت طريق البحر الأحمر والمحيط الهنديّ لهؤلاء التجار فرص تجارية استغنوا معها عن عبور بارثيا والطريق البرّي الطويل نحو الهند والصين[3]. أمّا عن ما أوردته المصادر الصينيّة بخصوص أنّ البحارة البارثيين قدْ أخفوا عن السفير الصينيّ جان ينغ وجود طريق برّي ين خاراكس والإمبراطوريّة الرومانيّة، فإنّه ربّما لمْ يكن يعدو مُجرّد كلام قاله له بحّارة رؤوا هيئته الغريبة فأرادوا استغلاله ليُسافر على متن سفينتهم مُقابل منفعة مادّية يحصلون عليها كأجرة لحملهم له على سفينتهم.

ثالثاً: السلع الشرقيّة من الفرات إلى أسواق المُتوسّط:

زوّد التجّار التدمريّون، والتجار عبر طريق الشمال الأسواق الرومانيّة بكمّ كبير من السلع الهنديّة والصينيّة فضلاً عمّا كان يصل إليها من سلع يمنيّة عبر الخليج العربيّ. وكانت الحرائر والأنسجة الشرقيّة المُتقنة مُهمّة في هذه التجارة، إذْ كانت تتمتّع بحجم مضغوط، إنْ صحّ التعبير، نسبيّاً فكان من السهل نقلها عبر طريق القوافل البرّية[4].

وعُثر في بعض المدافن التدمرية، العائدة إلى حوالي العام ٨٣م، على أجزاء من الحرير، ممّا يُثبت أنّ تدمر كانت مُستهلكة لقسم من الحرير المُستورد من الصين[5]. أضف إلى أن المنحوتات التدمريّة تُظهر النساء التدمريّات وهُنّ يرتدين لباساً حريرياً مُطرّزاً وبعدّة طبقات[6]. وسجّلت التعرفة الجمركيّة التدمريّة السلع الأساسيّة لتجارة الترانزيت التدمريّة، من هذه السلع: العبيد، و الصوف، و أصبغة الصوف الأرجوانية، و الأواني الزجاجيّة، و العطور، و زيت

---

[1] Ball. W; op, cit, p133- 139. ; Raschke. M.G; op, cit, p630.
[2] Young. G. K; op, cit, p177.
[3] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p83.
[4] Stoneman.R; op, cit, p39.
[5] Colledge. M. A. R; op, cit, pp76, 103.
[6] Stauffer, A; 'Textiles from Palmyra: local production and the import and imitation of Chinese silk weavings', International Colloquium on Palmyra and the Silk Road, No. 42, 1996, pp 425- 430.

الزيتون، و التين المُجفّف، و الخمور[١]. ويورد بليني أنّ الخليج العربيّ كان مُزوّداً مُهمّاً للآلئ إلى أسواق الإمبراطوريّة الرومانيّة[٢]، وتؤكّد المنحوتات التدمريّة شعبيّة هذا النوع من المنتوجات بين نساء الطبقة الراقية في تدمر[٣]. وتُشير الحادثة التي وقعت مع أبولونيوس على معبر زيوغما، والتي تمّ الإشارة إليها سابقاً، إلى أنّه كان يوجد نوع من تهريب العبيد الرومان إلى أسواق بلاد ما بين النهرين، وإلّا لما أبدى موظّف الجمارك الرومانيّ في زيوغما اهتمامه بنوع السلع التي كان يحملها الفيلسوف أبولونيوس[٤].

وبالرغم من أن الغموض يُخيم، نوعاً ما، على الطريق الذي سلكته السلع الشرقيّة من الفرات عبر سورية ومنها إلى أسواق الإمبراطوريّة الرومانيّة. إلّا أنّه توجد عدّة إشارات في المصادر يُمكن من خلالها بناء صورة لطريق الذي سلكته السلع الشرقيّة نحو المُتوسّط.

فعلى الأرجح أنّ السلع التي جلبها التجار، عبر طريق الفرات الشمالي وعبر تدمر، قدْ جُلبت إلى مدينة إميسّا أو حمص السوريّة[٥]. ويرى روستوفتزف أنّ حمص كانت بالفعل إحدى مُدن القوافل[٦]، وبالرغم من عدم ثبات هذا الاستنتاج الذي توصّل إليه روستوفتزف، إلّا أنّ إميسّا أو حمص تبقى بالفعل موقعاً اشترك في شحن السلع إلى أسواق الإمبراطوريّة الرومانيّة.

ومن إميسّا كانت السلع تُرسل إلى مدينة أنطاكية على العاصي، عاصمة ولاية سورية الرومانيّة. أنطاكية، التي تبعد عن تدمر مسافة تُقارب ٣٠٠كم، كانت مركزاً لجباية ضريبة الربع(٢٥ %) أو تيترات (Tetarte) على السلع الشرقيّة الواردة إليها[٧]. ويُشير أحّد نقوش القوافل التدمريّة، المُؤرّخة إلى العام ١٦١م، إلى شخص من أنطاكية يُدعى ماركوس إميليوس أسكيلييياديس (Marcus Aemilius Asclepiades). ويوضّح هذا النقش أنّ أسكيلييياديس كان عضو في مجلس مدينة أنطاكية، ومسؤولاً عن جباية ضريبة الرُبع(tetartones)[٨].

ويبدو أنّ أسكيلييياديس قدْ قدّم مُساعدة بطريقة ما، بحكم منصبه، للتجار التدمريّين، فأقاموا له نقش تشريفيّ عرفاناً منهم بجميله عليهم[٩]. وهذا إنْ دلّ على شيء، فإنّه يدلّ على أنّ السلع التي جلبها التجّار التدمريّون قدْ تابع قسم منه طريقه نحو مدينة أنطاكية، وهناك قدّم لهم أسكيلييياديس المُساعدة.

---

[١] شيفمان: المجتمع السوري القديم، ص٩٤.

[2] Pliny; N. H, VI, 32, 148.
[3] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p102.
[4] Philostratus; Life of Apollonius of Tyana, I, 20.
[5] Young. G. K; op, cit, p174.
[6] Rostovtzeff. M. I ; Caravan Cities, op, cit, p91.
[7] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p102.
[8] Inv; IX, 29.
[9] Miller. J. I; The Spice Trade of the Roman Empire, op, cit, p 134.

وتدلّ هذه الإشارة على أنّ مدينة أنطاكية كانت، كمدينة الإسكندريّة، مُستودعاً لتجميع السلع الشرقيّة لتقوم الحكومة الرومانيّة بتقاضي حصّتها منها.

وفي أنطاكية كان يتمّ بيع السلع إلى تجّار آخرين يقومون بنقلها إلى باقي مُدن سورية أو إلى غيرها من المدن على امتداد الإمبراطوريّة الرومانيّة. ومن المُحتمل أنّه كان يوجد نقاط أخرى يتمّ فيها اقتطاع ضريبة الربع غير أنطاكية، ولكنّها غير معروفة على اعتبار أنّ المصادر لا تُقدّم أيّ إشارة إليها.

وكما كان الحال في مدينة الإسكندريّة فإنّ التجار في أنطاكية لمْ يكن يُسمح لهم ببيع أي من سلعهم الحريريّة أو غيرها قبل استيفاء هذه الضريبة[١].

ويوجد إشارة أدبيّة واحدة إلى أنّ المدن الفينيقيّة كانت، هي الأخرى، مقصداً للتجّار العائدين بقوافلهم البريّة من الشرق. هذه الإشارة قدّمها الطبيب اليونانيّ الشهير جالينوس(Galenus)، فيصف جالينوس نماذج أو عيّنات من الأدوية المُخدّرة التي حصل عليها أثناء رحلة قام بها إلى فلسطين. فذكر، من بين تلك العيّنات، أدوية تمّ جلبها من الهند إلى فينيقية بوساطة القوافل التجاريّة البرّية. فيُورد الطبيب اليوناني:" لقد كُنت محظوظاً لعثوري على بعض الليكيوم(lyceum) الهنديّ. هذا الدواء كان مُستورداً مُؤخّراً إلى فينيقية مع بعض الصبّار الهنديّ. حصلت عليه عندما كنت في طريق العودة من فلسطين. لقد كنت مُقتنعاً بأنّ الليكيوم كان هندياً لأنّه جُلب بالجمال مع حمولة أكبر، وهذه المادّة لمْ تكن تنتمي إلى هذه المنطقة"[٢].

وإعادة تصنيع السلع الحريريّة مُثبتة في المدن المُختلفة من سورية الرومانيّة. إحدى هذه المُدن التي اشتركت في التجارة الشرقيّة كانت إديسّا التي اشتركت في إعادة تصنيع السلع المختلفة من ضمنها الحرير[٣].

ويبدو من الإشارات الأدبيّة التي قدّمها استرابون وبليني أنّ المدينة الفينيقيّة، صور، قد حافظت على سمعتها القديمة كمكان لصباغة وصناعة الأقمشة والأنسجة[٤].

كما حازت ورشات الألبسة في صور على شهرة كبيرة في صناعة وصباغة الألبسة الأرجوانية الغالية[٥]. لذلك سيكون من المُفاجئ أنْ لا تستخدم هذه المدينة السلع الحريريّة، التي جُلبت عبر طريق تدمر وطريق الفرات، في صناعتها. ويُشير المُؤرّخ البيزنطيّ بروكوبيوس إلى أنّ صور،

---

1 Young. G. K; op, cit, p174.

2 Galen; On the mixtures and properties of simple drugs, XII, 215.; Miller. J. I; The Spice Trade of the Roman Empire, op, cit, p 134.

3 Segal. J.B; Edessa: The Blessed City, Oxford, 1970, pp 44, 79, 137.

4 Strabo; the Geography of Strabo, XVI, 2, 23- 24.; Pliny; N. H, V, 16, 76- 77.

5 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p93.

وغيرها من مدن فينيقية، كانت مركزاً رئيسيّاً لصناعة الألبسة الحريريّة، فيُورد:" لأجيال مُتعاقبة كان إنتاج الملابس الحريريّة حرفة أو صناعة رئيسيّة في صور وبيروت"[١].

وبالرغم من أنّ هذا الاقتباس عن بروكوبيوس قد جاء في العصر التالي للعصر الرومانيّ، إلّا أنّ شهادته تُعتبر دليلاً أدبيّاً قويّاً على استمرار حضور الحرير، المُنتج الصيني، في مُدن فينيقية. ومن هذه المراكز التجاريّة كانت تتابع السلع الشرقية طريقها عبر المُتوسّط نحو أسواق الإمبراطورية الرومانيّة، فكانت تحطّ السفن التجاريّة في هذه الموانئ لتحمل السلع الشرقية والإقليمية[٢].

ويكشف العهد الجديد كيف عملت البواخر الرومانية على طول الساحل الفينيقي. فعندما أُلقي القبض على الرسول بولس(Paul)، فإنّه وُضع على متن سفينة تجاريّة راسية في ميناء قيصيرية(Caesarea)[٣] ، ومنه انطلقت السفينة ببولس نحو قبرص ومنها نحو أسية الصغرى حيث وُضع على سفينة أخرى مُخصّصة لنقل الحبوب المصرية، وتوجّهت به إلى العاصمة روما[٤]. وعمل التجار العاملون في التجارة مع الهند والصين، على تزويد هذه الأسواق بالسلع التي جلبوها من الشرق لإعادة تصنيع قسم منها، وتصدير القسم الآخر إلى باقي أنحاء الإمبراطوريّة الرومانيّة[٥]. وفي غياب أيّ دليل عن حجم التجارة الشرقيّة في أسواق سورية الرومانيّة، فإنّه يُمكن الافتراض أنّ تلك التجارة كانت تتمتّع ببعض التأثير على الحد الأدنى.

---

[1] Procopius; Secret History, XXV, 14- 15.

[2] Miller. J. I; The Spice Trade of the Roman Empire, op, cit, p 134.

[٣] قيصريّة: مدينة فلسطينية، تقع على البحر المُتوسّط، على بعد ٤٤ ميلًا جنوبي عكا، و٤٧ ميلًا إلى الشمال الغربي من القدس. وكان لها مرفأ اصطناعي. اسمها الأصلي برج ستراتو(Strato)، لكنّ الملك هيروديس الكبير بنى مدينة هناك عام ٢٣ /٢٢ ق.م ، وسمّاها قيصريّة تكريماً للإمبراطور أوغسطس قيصر. انظر: يونان(أيمن هنري): قاموس الكتاب المقدس الإلكتروني، دون رقم صفحة . انظر كذلك:

Roller. D. W; The Building Program of Herod the Great , Berkeley, University of California Press , 1998, pp 164- 166

[٤] العهد الجديد: سفر الأعمال، الأصحاح ٢٧، الآية ١- ٦.

[5] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p93.

الفصل الخامس

إدارة التجارة الرومانيّة مع اليمن والهند والصين

مقدمة.

أوّلاً: إدارة التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق عبر البحر الأحمر.

١- التجّار العاملون في تجارة البحر الأحمر المصريّة.

أ- التجار الرومان من الذكور.

ب- التجّار الرومان من الإناث.

جـ- الفئات الاجتماعية الرومانيّة التي عملت في التجارة مع اليمن والهند عبر البحر الأحمر.

د- المُشاركة الإمبراطوريّة في التجارة الشرقيّة عبر البحر الأحمر.

هـ- التجّار الأجانب العاملون في التجارة الرومانيّة الشرقيّة عبر البحر الأحمر.

٢- تمويلات التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق عبر البحر الأحمر.

٣- السفن الرومانيّة العاملة في التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق عبر البحر الأحمر.

٤- طاقم السُفن الرومانيّة العاملة في التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق عبر البحر الأحمر.

٥- نقل القوافل ضمن مصر.

٤- الضرائب التي فرضتها الحكومة الرومانيّة على التجارة الشرقيّة عبر البحر الأحمر.

أ- تَعْرِفة كوبتوس.

ب- ضريبة التيتارت أو ضريبة الرُبع.

جـ- رسوم التصدير في ميناء الإسكندريّة.

د- إدارة الضرائب في مصر.

ثانياً: إدارة التجارة التدمريّة.

١- القافلة التدمريّة وتمويلاتها.

٢- التجّار التدمريّون العاملون في تجارة القوافل ومركزهم الاجتماعي في تدمر.

٣- حماية القوافل التدمريّة.

٤- الضرائب على التجارة التدمريّة.

مُقدّمة:

لا يُمكن لأيّ عمل ناجح أنْ يتمّ بدون إدارة وتنظيم ناجحين، والتجارة الرومانيّة الشرقية بمحوريها الجنوبيّ عبر البحر الأحمر، والشماليّ عبر سورية الرومانيّة، خضعت كغيرها من أوجه النشاط الاقتصادي، لإدارة من كِلا التجّار الذين شاركوا فيها، والحكومة الرومانيّة التي نظّمت عمل هؤلاء التجار، وحركة السلع، وحدّدت القيمة الماليّة الواجب على هؤلاء التجّار دفعها إلى الخزينة الإمبراطوريّة.

ولمْ يكن جميع التجّار الذين عملوا في تلك التجارة على نفس المستوى الاقتصادي، أو الاجتماعي. إلّا أنّهم، وعلى اختلاف مشاربهم، كانوا يخضعون للرسوم الجمركيّة نفسها التي حدّدتها السلطة الرومانيّة. تلك الرسوم التي كانت مُتشعّبة كثيراً، ورافقت التاجر الرومانيّ في كلّ مرحلة من مراحل عمله عبر الإمبراطوريّة الرومانيّة.

بناءً على ذلك سيتمّ في هذا الفصل دراسة التجّار الذين أداروا التبادلات التجارية بين الإمبراطوريّة الرومانيّة واليمن والشرق عبر البحر الأحمر. وإلقاء الضوء على دور المرأة الرومانيّة في هذه التجارة، ودور التجّار الأجانب فيها.

كما ستتمّ دراسة الأوجُه التي حصل منها هؤلاء التجّار على المال اللازم للقيام ببعثاتهم التجاريّة، والوسائل التي تمّ تسخيرها لجلب السلع من اليمن والشرق حتّى مصر. والطريقة التي تمّ بها نقل تلك السلع من موانئ مصر حتّى الإسكندريّة. بالإضافة إلى تبيان طبيعة الضرائب والرسوم التي فرضتها الحكومة الرومانيّة على هؤلاء التجّار وطريقة تحصيلها. وبما أنّ التجارة الرومانيّة مع الشرق كانت تتمّ عبر محورين جنوبيّ وشماليّ، لذلك سيتمّ دراسة إدارة التجارة الرومانيّة عبر البحر الأحمر في جزء مُستقلّ. وسيُفرد للتجارة المارّة عبر تدمر جزء مُستقلّ أيضاً، سيتمّ فيه عرض الطريقة التي سيّر فيها التدمريّون قوافلهم نحو الخليج العربيّ ومدن بلاد ما بين النهرين، والطريقة التي أمّنوا فيها تلك القوافل والسلع التي تحملها، من خطر الطامعين. كما ستتمّ دراسة النظريّات التي قُدّمت بخصوص دور قوّاد القوافل التدمريّين في تلك القوافل، ونظرة المجتمع والسلطة التدمريّة لهؤلاء التجّار، وللأشخاص الذين ساعدوهم في تحقيق بعثة تجاريّة ناجحة.

أوّلاً: إدارة التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق عبر البحر الأحمر:

يتوفّر للباحث في مجال التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق عبر البحر الأحمر العديد من المصادر التي تُمّكنه من دراسة الأفراد الذين أداروا وعملوا على طول الخطوط التجاريّة، وأولئك الذين اشتركوا في التجارة بطريقة أو بأخرى.

ومن بين جميع المناطق التي شملتها دراسة التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق، فإنّ ولاية مصر الرومانيّة تُعتبر الأغنى بمصادر المعلومات، إذْ جعلت طبيعة مصر الصحراويّة ذات المُناخ

الحارّ من أرض هذه الولاية الرومانيّة مكاناً صالحاً للاحتفاظ بكمّيات كبيرة من قطع البردي و الأوستراكا.

١- التجّار العاملون في تجارة البحر الأحمر المصريّة:

تفاوت التجّار الذين عملوا في التجارة الشرقيّة عبر البحر الأحمر، من حيث جنسيّتهم، فوُجد التجار من الرومان وغير الرومان[١]. ومن حيث ثروتهم فوُجد التجّار الكبار القادرين على القيام بالأعباء الماليّة للرحلة البحريّة نحو اليمن والشرق، كما وُجد التجّار ذوي الإمكانيات المحدودة، إنْ صحّ التعبير، والذين نَحَوا تجاه تشكيل ائتلافات تجاريّة لتقاسم الأعباء الماليّة للرحلة التجاريّة البحريّة الشرقيّة. (وتقسيم التجّار من حيث مُستواهم الاقتصادي سيتم مُعالجته في فقرة تمويلات تجارة البحر الأحمر). كما تفاوت هؤلاء التجّار من حيث جنسهم، فوجد التجّار من الذكور جنباً إلى جنب مع التجّار من الإناث الرومانيّات، اللواتيّ أثبتن حضورهنّ في ساحة التجارة البحريّة عبر البحر الأحمر كتاجرات ثريّات ومالكات لسفن شحن[٢].

أ- التجار الرومان من الذكور:

جذبت تجارة مصر الشرقيّة اهتماماً مباشراً من قبل العديد من الأشخاص من مُختلف أنحاء الإمبراطورية الرومانية، وانهمك فيها عدد كبير من رجال الأعمال والتجّار و المستثمرين والوكلاء التجاريين. كما انجذب إلى هذا النوع من العمل الاقتصادي أشخاص من مختلف العرقيّات والفئات الاجتماعية[٣]. وتكشف مجموعة إيصالات عمل من مدينة كوبتوس، أَطلق عليها العلماء الحديثون اسم "أرشيف نيكانور (Nicanor Archive)"[٤]، كيف كانت عائلة نيكانور، تُدير شركة استأجرت لتسليم المُؤن إلى موانئ البحر الأحمر الرئيسيّة في برنيكي وميوس هرموس[٥]. ويكشف أرشيف نيكانور وحده عن وجود(٣٠) شركة تجاريّة، وما لا يقلّ عن(٢٥) من كبار التجّار، و(٣٠) من الوكلاء التجاريين، الذين عملوا في التجارة الشرقية عبر البحر الأحمر وأبرموا عقوداً مع شركة نيكانور لنقل سلعهم من موانئ البحر الأحمر وبالعكس[٦]. وتضمّنت هذه الأعمال التجاريّة أناس من المناطق المختلفة من الإمبراطوريّة الرومانيّة من ضمنهم اليونان المصريين والإيطاليين[٧]. ويبدو أنّه كان لتجّار الإسكندريّة الحظوظ الأكبر في

---

[1] Ball. W; op, cit, p123.

[2] Whittaker. C. R; Rome and Its Frontiers: The Dynamics of Empire, New York: Routledge, 2004, p153.

[3] Mcleister. K; op, cit, p26.

[4] Adams. C; op, cit, pp 221- 225.

[5] Mcleister. K; op, cit, p16.

[6] Fuks. A; ‘Notes on the archive of Nicanor, Journal of Juristic Papyrology, 1951, pp 207- 216, pp 209, 210.

[7] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p79.

تجارة البحر الأحمر، وهو أمر قد لا يبدو مُفاجئاً انطلاقاً من الشُهرة التي حازتها مدينة الإسكندريّة، كموقع تجاريّ تنتهيّ إليه منظومة هائلة من السلع القادمة من الشرق. ويُشير الجغرافيّ استرابون، ضمناً، إلى أنّ التجارة كانت وإلى حدّ كبير بأيدي تجار من الإسكندريّة، فيُورد: " وبما أنّ الرومان قد غزوا مؤخّراً بلاد العرب السعيدة، مع الجيش الذي قاده صديقي إيليوس غالوس، وبما أنّ تجّار الإسكندريّة يُبحرون الآن بالأساطيل بوساطة النيل والخليج العربيّ حتّى الهند، فإنّ هذه المناطق قد غدتْ معروفةً لنا بشكل أفضل، أكثر من أيّ وقت مضى"[١]. ومن المحتمل أنّ العديد من التجّار الذين استوطنوا في كوبتوس أو الموانئ المصريّة على البحر الأحمر كانوا في واقع الأمر مُقيمين في مدينة الإسكندريّة، وتحرّكوا ببساطة عبر النيل نحو كوبتوس، ومنها نحو برنيكي وميوس هرموس لاستلام سلعهم القادمة من اليمن والشرق[٢].

وعُثر في كوبتوس على نقش، يؤرّخ إلى العام ٣٢م، يحمل اسم تاجر يوناني من المقيمين في مصر يُدعى بارثينيوس(Parthenios) ابن بامينيس(Paminis)[٣]. و اسم بارثينيوس ورد ضمن إيصالات شركة نيكانور، مما يدلّ على أنّه قد استأجر شركة نيكانور لنقل سلعه بين كوبتوس وموانئ البحر الأحمر، وأنّه امتلك وكلاء في مناطق التجارة الحيويّة[٤]. و بارثينيوس هذا كان غنيّاً بما فيه الكفاية ليترك تكريساً باسمه مُهدى إلى الإلهة إيزيس(Isis)[٥] والإله كرونوس (Cronos)[٦].

كما حفظت ورقة برديّ من ضمن سجلّات الإحصاء الرومانيّة تفاصيل عن يونانيّ– مصريّ من أرسينوى(السويس)، زار الهند في حواليّ العام ٧٢م بقصد التجارة[٧]. وهذا اليونانيّ المصريّ كان ربّما تاجراً قصد الهند لتسيير تجارته هناك، أو ربّما كان وكيلاً لأحّد التجار الأغنياء يعمل بالنيابة عنه في تبادل السلع بين مصر والهند.

---

1 Strabo; the geography, II, 5, 12.
2 Young. G. K; op, cit, p48.
3 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p56.
4 Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, op, cit, p84.

٥ إيزيس: إلهة مصريّة، إلّا أنّ اليونان تبنّوا عباداتها، وأسبغوا عليها صفة إغريقية. كانت مُختصّة بحماية السفن أثناء سيرها في البحار، كما كانت الإلهة المُتسبّبة بالنماء والخِصب، وهي نبع العدالة والحكمة وحامية الواقعين في الأخطار، كما كانت المُتسبّبة في نمو الفاكهة. انظر: كلاوس(مانفريد): الإسكندريّة أعظم عواصم العالم القديم، ص٩٨، ٩٩.

٦ كرونوس: لغويّاً يعني الزمن، أمّا في الأساطير اليونانيّة فكان إبن أورانوس(السماء) وجايا(الأرض). تزعّم الثورة ضدّ والده أورانوس وحكم العالم، ثمّ تزوّج أخته ريا وأنجب منها كبار الآلهة مثل زيوس، بوسيدون، ديميتر، هيرا. ثار عليه فيما بعد أبنائه بزعامة زيوس فخلعوه وتولّى زيوس زعامة العالم. انظر: الموسوعة العربيّة المُيسّرة، مج٥، ص ٢٦٩٢.

7 Ray. H. P; The Winds of Change: Buddhism and Maritime Links of Early South Asia, op, it, p64.

إلّا أنّ تجار مصر لمْ يتمكّنوا في أيّ حال من احتكار التجارة بالسلع الكمالية عبر البحر الأحمر. إذْ يذكر أرشيف نيكانور أسماء ما لا يقلّ عن سبعة مواطنين رومان، من الذين امتلكوا أعمالاً تجارية في مصر، وكان لهم وكلاء ينوبون عنهم في موانئ البحر الأحمر المصريّة[١]. كما تحفظ سجلّات ميناء برنيكي أسماء أكثر من عشرة مواطنين رومان، كانوا ناشطين فيه إمّا لمهام تجاريّة أو إداريّة[٢]. ومن بين هؤلاء المواطنين الرومان كان يوجد رجال أعمال من الإيطاليين الأثرياء من منطقة كمبانيا والذين شحنوا النبيذ الإيطاليّ عبر المحيط الهنديّ.

وتسجّل سدادت آنية فخاريّة، حملت النبيذ، وعُثر عليها في كوبتوس، أسماء عدد من تجار النبيذ الرومان الذين استلموا شحنات من النبيذ الإيطاليّ وأرسلوه للتصدير نحو اليمن والشرق. من هؤلاء التجّار كان تيتوس بيرموس(Titus Primus)، و بيزو (Piso) و سيرينوس(Serenus)[٣]، إلّا أنّ الاسم الأكثر تكرّراً على اللصاقات الموضوعة على السدادات كان اسم" غايوس نوربانوس بطوليم(G. Norbanus Ptolem)"[٤]. ومن المُحتمل أنّه هو نفسه غايوس نوربانوس (Gaius Norbanus) الذي استأجر شركة نيكانور لإيصال السلع إلى ميناء ميوس هرموس، ووظّف وكيلة أعمال أنثى لصالحه تحمل اسم أيزيدورا (Isidora)[٥].

كما حفظت سجلّات برنيكي إسم تاجر رومانيّ ثريّ يُدعى فاروس (Varus) والذي امتلك أو أدار عدداً من السفن التجاريّة العاملة في التجارة مع اليمن والشرق[٦]. ويقول أحّد الإيصالات الذي وردت فيه الإشارة إلى أعمال التاجر فاروس:" من هيراك (Herak) إلى دراكون(Drakon) بن بيسيبموس كود(Peisipmous Koud)، دعْ بيتياسميفيس(Peteasmephis) ابن حوروس (Horos) يمرّ مع ستّ كويلوبوماتا (koilopomata) لتحميلها على سفن فاروس"[٧].

---

١ من هؤلاء التجّار الرومان الذين وردت أسمائهم في أرشيف نيكانور كان تيبيريوس كلاوديوس أغاثوكليس (Tiberius Claudius Agathocles)، غايوس جوليوس باكخيلوس (Gaius Julius Bacchylus)، غايوس نوربانوس(Gaius Norbanus)، بوبليوس ماميليوس أندروماخوس(Popilius Mamilius Andromachus). انظر:

Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, op, cit, pp85, 86.

٢ من هؤلاء التجّار الذين وردت اسمائهم في سجّلات ميناء برنيكي كان تيبيريوس كلاوديوس كاستور (Tiberius Claudius Castor)، كلاوديوس ديمتريوس(Claudius Demetrius)، تيبيريوس كلاوديوس ثيودوروس (Tiberius Claudius Theodorus). انظر:

Bagnall. R. S. and Helms. C; Documents from Berenike, op, cit, pp 26, 27.

3 Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, op, cit, pp86, 89.

4 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p35.

5 Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, op, cit, p84.

6 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p81.

7 Bagnall. R. S. and Helms. C; Documents from Berenike, op, cit, p71.

والمقياس كويلوبوماتا يدلّ على شحنة نبيذ، وعلى أنّ فاروس كان يمتلك عدداً مُعتبراً من السفن التجاريّة العاملة في ميناء برنيكي[١].

وتُقدّم الرسومات(المُخربشات) الصحراويّة في صحراء مصر الشرقيّة دليلاً آخراً على اشتراك التجار الرومان في التجارة الدوليّة عبر البحر الأحمر. إذْ عُثر في كهف صخريّ على الطريق بين كوبتوس و برنيكي على اسم تاجر رومانيّ، باسم يونانيّ، يُدعى إيروس(Eros)[٢]. وترك إيروس كتابة باللغة اللاتينيّة على حائط الكهف الصخريّ يقول فيها: "غايوس نوميديوس إيروس (Gaius Numidius Eros) كان هنا في السنة(٢٨) من حكم قيصر في طريق عودته من الهند في شهر فامينوث(Phamenoth)" [٣].

أي أنّ إيروس تواجد على الطريق الصحراويّة قادماً من الهند إلى ميناء برنيكي في شهر شباط أو آذار من العام ٢ ق.م [٤].

وتدلّ نقوش أخرى عُثر عليها، في الكهف نفسه، على الطريق بين برنيكي وكوبتوس، أنّ رحلة إيروس تلك كانت حلقة في سلسلة من النشاط التجاريّ لهذا التاجر الرومانيّ. فعثر على نقش يحمل اسم أحّد العبيد التابعين لإيروس، ذلك العبد الذي كان يُدعى ثاليارخوس(Thaliarchus)، ترك اسمه في نقش في نفس الكهف يعود إلى العام ١١ ق.م[٥]. كما ترك إيروس نقشاً آخراً في ذات الكهف أثناء مرورٍ آخر له في هذا الموقع. وتشابه هذا النقش مع النقش الأوّل إلّا أنّه، ومع الأسف، غير مُؤرَّخ[٦].

ب- التجّار الرومان من الإناث:

أثبتت المرأة الرومانيّة حضورها في التجارة الرومانيّة مع الشرق عبر البحر الأحمر. وهو أمر يبدو مُلفتاً للاهتمام، فهؤلاء السيّدات الرومانيّات اللواتي شاركن في التجارة الشرقيّة لمْ تكنّ مُجرّد تجّار عاديين، بل كُنّ من كبار التجار الرومان، ومالكات لسفن تجاريّة وظّفنها في تجارتهنّ مع اليمن والشرق، إضافة إلى امتلاكهن لوكلاء أعمال، يقومون بتسيير شؤونهم بالنيابة عنهم[٧]. وهذا يُعتبر دليلاً على مدى الحريّة والمكانة التي نالتها المرأة الرومانيّة، وعلى دورها في هذا المِفصل الهامّ من مفاصل الاقتصاد الرومانيّ أيّ التجارة.

[1] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p35.
[2] Sidebotham, S. E; The Red Land: The illustrated Archaeology of Egypt's Eastern Desert, op, cit, pp186- 192.
[3] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p81.
[4] Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, op, cit, pp66, 67.
[5] Judd. T; The Trade with India through the Eastern Desert of Egypt under the Roman Empire, Liverpool University, 2007, pp2, 3.
[6] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p81.
[7] Mcleister. K; op, cit, p15.

والدليل على اشتراك المرأة الرومانيّة في التجارة عبر البحر الأحمر يُقدّمه نقش هامّ عُثر عليه في معبد ميدامود في وادي النيل. هذا النقش عبارة عن إهداء دينيّ قدّمته سيدتان من كبار سيّدات الأعمال الرومانيّات وتُدعيان" إيليا أيزيدورا(Aelia Isidora)" و " إيليا أولمبياس(Aelia Olympias)"، للإلهة ليتو(Leto)[١].

يقول النقش اللاتيني، المُؤرّخ إلى مُنتصف القرن الثاني الميلاديّ:

Λητοῖ θεᾷ μεγίστῃ
Αἰλία 'Ισιδώρα καὶ Αἰλί[α]
'Ολυμπιὰς ματρῶναι
στολᾶται ναύκληροι κα[ὶ]
[ἔμπο]ροι ἐρυθραικαὶ ἅμ[α]
[. . . 'Α]πολιναρίῳ
ἐπάρχ[ῳ. . .]ς 'Ολυμ-
πιάδος καὶ [. . .
ἀμφοτέρων [. . .
ἀνέθηκαν [. . . [٢]

ترجمة النقش: " إلى الإلهة العظيمة ليتو. إيليا أيزيدورا وإيليا أولمبياس، السيّدتان الثريّتان، ناوكليروي(Naukleroi) وتجّار من البحر الأحمر، سويّة مع أبوليناريوس (Apollinarios) الإيبارخ(Eparch) من.... من أولمبياس و(أيزيدورا) كلاهما.... كرّس أو أقام(هذا)" [٣].

يُشير هذا النقش إلى عدّة نقاط مُهمّة فيما يتعلّق بدور التاجرة الرومانيّة في تجارة البحر الأحمر. إذْ يُشير إلى أنّ أيزيدورا وأولمبياس كانتا نساء من ذوات الثروة الكبيرة، مكّنتهنّ من إقامة تكريس غالي الثمن للإلهة ليتو(Leto)، ومن امتلاك سفن خاصّة بهنّ، شغّلنها في البحر الأحمر ومن توظيف إيبارخ يعمل لصالحهنّ[٤].

والتعبير" ماتروناي ستولاتاي(matronai stolatai)" يُشير إلى أنّهنّ امتلكن ملكيّة كبيرة خاصة بهنّ، وأنهنّ كُنّ يملكن الحقّ بإجراء معاملات تجاريّة من دون أنْ يكون معهنّ وليّ ذكر[٥]. كما

---

1 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p35.
2 SEG, VIII, 703.
3 Young. G. K; op, cit, p52.
4 Casson. L; Ships and Seamanship in the Ancient World, Princeton, 1971, pp314, 315.
5 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p35.

يُشير إلى أنّ السيدتين من التجّار عندما استخدمن مُصطلح إيمبورويّ(emporoi) مما يدلّ على أنّهما لم تكونا مُجرّد وكيلتين تجاريّتين، بل صاحبتا عمل تجاريّ[١]. والأهمّ هو أنّ السيدتين الرومانيتين أشارتا إلى نفسيهما بُمصطلح ناوكليروي (Naukleroi)، وهو يُشير إلى أنهنّ امتلكن سفناً تجاريّة خاصّة بهنّ قُمن باستخدامها أو تأجيرها في رحلات تجاريّة عبر البحر الأحمر[٢]. أمّا عن دور أبوليناريوس الذي كان الإيبارخ فهو غير واضح، إذْ قد يكون ربّما قائد سفينة(قبطان) السيدتين الثريتين[٣]، أو ربّما مدير أعمالهما. وفي كِلتا الحالتين فهو يُوصف بشكل يدلّ على كونه في مرتبة تابع للسيدتين الرومانيّتين[٤].

أمّا حيازة السيّدتان للمواطنة الرومانيّة، فهو يبدو جليّاً من اسمهما الأوّل(إيليا) الذي يُشير إلى أنّهما أو أسلافهما قد نالوا المواطنة الرومانيّة في عهد الإمبراطور هادريان الذي كان يحمل الاسم الكامل بوبليوس إيليوس هادريان(Publius Aelius Hadrian)، وهو ما يجعلهما في المراتب العُليا للمجتمع الرومانيّ[٥].

جـ- الفئات الاجتماعية الرومانيّة التي عملت في التجارة مع اليمن والهند عبر البحر الأحمر:

من الصعب بشكل عامّ تقرير المنزلة الاجتماعية للتجار العاملين في التجارة الشرقيّة ولاسيّما مع الطبيعة المُجزّأة أو المُبعثرة للدليل على التجارة الشرقيّة. إلّا أنّه ومع ذلك يبدو أنّه، وكبقيّة مناطق الإمبراطوريّة، قد عمل في هذه التجارة أفراد من جميع الطبقات الاجتماعية من كبار الأغنياء الرومان من ذوي المناصب السياسيّة إلى العُتقاء وحتّى الجنود كانت لهم مُشاركاتهم في هذه التجارة[٦].

وبدا واضحاً من خلال الأمثلة التي عُرضت سابقاً أنّ المواطنين الرومان كان لهم حضور بهذه التجارة. وبما أنّ المصريين كان بإمكانهم كسب المواطنة الرومانيّة بعد حصولهم على مواطنة مدينة الإسكندريّة أوّلاً[٧]، فإنّه يبدو، من خلال الدليل المُتوفّر، أنّ النبلاء المصريين من حاملي

---

[1] Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, op, cit, p 86.

[2] Casson. L; Ships and Seamanship in the Ancient World, op, cit, pp314, 315.

[3] Rostovtzeff. M; Social and Economic History of the Roman Empire, Oxford, 1957, pp131, 132.

[4] Young. G. K; op, cit, p52.

[5] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p81.

[6] Mcleister. K; op, cit, p30.

[٧] النقطة الحقوقيّة المُتعلّقة بوجوب حصول المواطن المصريّ على جنسيّة مدينة الإسكندريّة قبل أنْ يحصل على الجنسيّة الرومانيّة مُثبتة، بصورة لا تدعو إلى اللّبْس، في إحدى الرسائل التي تبادلها بليني الأصغر(٦١-١٢٢م) حاكم ولاية بيثينيا(Bithynia)، في أسية الصغرى بين عامي ١١٠- ١٢٢م، مع الإمبراطور تراجان شخصيّاً والتي إلتمس فيها بليني من الإمبراطور منح طبيبه الخاصّ، المدعو هاربوكراس(Harpocras)، جنسيّة مدينة الإسكندريّة حتّى يتمكّن ذلك الطبيب من التمتّع بالحقوق القانونيّة للجنسيّة الرومانيّة. انظر:
Pliny the Younger; Selected Letters, Correspondence With the Emperor Trajan, VII, VIII.

المواطنة الرومانية قد لعبوا دوراً هامّاً في التجارة الشرقيّة. وهذه الفئة من كبار الشخصيّات في المُجتمع الرومانيّ لمْ يُشاركوا في الأعمال التجاريّة بأنفسهم وإنّما، وكأعضاء مجلس الشيوخ، كانوا يقومون بتسيير أعمالهم من خلال وكلاء أو وسطاء يعملون لصالحهم، فأبقوا بذلك بعض المسافة بين أنفسهم واستثماراتهم في تجارة البحر الأحمر[1]. أحّد أبرز الشخصيّات الرومانيّة التي ورد اسمها في الدليل الأدبيّ و الأثري للتجارة الشرقيّة كان ماركوس جوليوس ألكسندر(Marcus Julius Alexander) الذي كان فرد من أفراد عائلة يهوديّة غنيّة تُقيم في مدينة الإسكندريّة، حملت المواطنة الرومانيّة، وتمتّعت بعلاقات جيّدة مع النخبة السياسية والثقافيّة لمدينة الإسكندريّة[2]. كان ماركوس ابن أخت الفيلسوف اليونانيّ فيلو(Philo)[3]، ووالده كان تيبيريوس جوليوس ألكسندر(Tiberius Julius Alexander) الذي تولّى منصب ألابارخ (Alabarch) والذي عُهد إليه مهمّة جمع الضرائب في الصحراء الشرقيّة لصالح الحكومة الرومانيّة[4]. واكتسب تيبيريوس ثروة كبيرة من هذا المنصب لدرجة أنّه كان قادراً في العام ٣٦م على تقديم مبلغ ٢٠٠ ألف دراخما إلى الملك هيروديس أغريبا الأوّل(Herod Agrippa I)[5] للتغلّب على مشاكله المادّية. كما قدّم هديّة ثمينة من صفائح الذهب لتزيين بوابات المعبد اليهوديّ في القدس[6]. كما طوّر تيبيريوس علاقات شخصيّة متينة مع العائلة الإمبراطوريّة، وكان صديقاً شخصيّاً للإمبراطور كلاوديوس(Claudius)(٤١– ٥٤م) قبل أنْ يُصبح الأخير إمبراطوراً[7]. استخدم تيبيريوس ألكسندر منزلته ومكانته لفرض ولده ماركوس كرجل أعمال مهمّ في التجارة الشرقية[8].

ويكشف أرشيف نيكانور أنّ ماركوس كان يُدير عمل تجاريّ شامل في مصر بين عامي ٣٧– ٤٤م، وأنّه احتفظ بوكلاء تجاريين ينوبون عنه في كوبتوس وميوس هرموس و برنيكي[9]. ووصل غنى ماركوس ألكسندر إلى درجة أنّه تزوّج الأميرة برنيكي(Berenice) بنت الملك هيروديس

---

[1] Young. G. K; op, cit, p53.

[2] Adams. C; op, cit, p 223.

[3] C. A. H; X, p 700.

[4] Josephus; Ant. Jud, XVIII, 6, 3.

[5] هيروديس أغريبا: ملك مملكة جودايا في فلسطين ، حكم تلك المملكة بين عاميّ٣٧- ٤٤م، وهو إبن أرسطوبولس بن الملك هيروديس الأوّل الكبير. والمساعدة التي قدّمها له تيبيريوس ألكسندر كانت قبل أنْ يتولّى حكم جودايا بتكليف من الإمبراطور كاليغولا، مات أغريبا في ظروف غامضة في العام ٤٤م، ومن المُحتمل أنّ حاكم سورية فيبيوس مارسوس هو من قام بتسميمه لخلاف نشأ بينهما. للمزيد عن هذا الملك وعهده، إنظر: Smallwood,E; The Jews under Roman Rule: From Pompey to Diocletian,Leiden, 1976, pp 187- 195.

[6] Josephus, Bell. Jud, V, 8 , 5.

[7] كلاوس(مانفريد): الإسكندريّة أعظم عواصم العالم القديم، ص١٦٦.

[8] Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, op, cit, pp84, 85.

[9] Fuks. A; op, cit, pp214- 216.

أغريبا الأوّل[١]. وكان لماركوس أخٌ أكبر يُدعى تيبيريوس، على اسم والده. وكان تيبريوس الابن هذا من كبار الشخصيّات السياسيّة في عصره إذْ عُيّن في العام ٤٢م في منصب إيبيستراتيجوس (Epistrategos) أو حاكم إقليم طيبة(Thebaid) جنوبيّ مصر، أيّ في الفترة التي كان يقوم فيها أخوه بإدارة أعماله التجارية في كوبتوس[٢]. وبعد موت أخيه ماركوس عُيّن تيبيريوس الابن في منصب حاكم على ولاية جودايا الرومانيّة بين عامي ٤٦– ٤٨م[٣]، ثمّ تولّى منصباً آخراً في أرمينية عام ٦٣م[٤]، ليتمّ إعادته إلى مصر، ولكنّ هذه المرة بصفته حاكماً على ولاية مصر بأكملها[٥].

و يُعتبر حضور ماركوس في هذا النوع من النشاط التجاريّ دليلاً قويّاً على عمل أشخاص من الطبقة الرومانيّة الراقية في التجارة مع اليمن والشرق عبر البحر الأحمر.

المثال الثاني على اشتراك أفراد من الرُتب الرومانيّة العالية، في التجارة مع اليمن والهند عبر البحر الأحمر يُقدّمه العالم الرومانيّ بليني الأكبر الذي يُشير إلى جامع ضرائب يُدعى أنيوس بلوكاموس (Annius Plocamus) كان مسؤولا عن جمع الضرائب من منطقة البحر الأحمر لصالح الحكومة الرومانيّة[٦]. و بلوكاموس كغيره من الشخصيّات البارزة لمْ يقُم بالأعمال التجاريّة بنفسه مُباشرة، بلْ أوكل هذه المُهمّة إلى شبكة من العملاء والوكلاء الذين عملوا لصالحه والذين كانوا بأغلبهم من عُتقائه المُؤتمنين[٧].

وعائلة أنّي(Anni) كانت عائلة إيطاليّة عريقة أخذت من التجارة حرفة لها، وكوّنت شبكة من العلاقات التجاريّة و الاستثمارات التي امتدّت من الهند إلى اليمن إلى مصر وصولاً إلى ميناء بيوتولي (Puteoli)[٨] في شبه الجزيرة الإيطاليّة[٩]. وتُعتبر نشاطات عائلة أنّي مثالاً مُهمّاً على نوع شبكات العمل التجاريّة التي اشتركت في التجارة الشرقيّة. إذْ كان لعائلة آني، التي أنجبت بلوكاموس، حضورها في تجارة الحبوب منذ عصر الجمهوريّة الرومانيّة، ففي حوالي العام ٧٠ق.م أدرج الخطيب والسياسيّ الشهير شيشرون(Cicero) أسماء عدد من التجار الرومان

[1] Josephus; Ant. Jud, XIX, 5, 1 .
[2] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p160.
[3] Morrison. W. D; the Jews under the Roman Rule, New York, 1980, p162 .
[4] Tacitus; Annals, XV, 28.
[٥] عبد العليم(مصطفى كمال): اليهود في العالم القديم، القاهرة ،٢٠٠١ م، ص٢٣٨.
[6] Pliny; N. H, VI, 24, 84.
[7] Young. G. K; op, cit, p53.
[٨] ميناء بيوتولي: هو ميناء بوزّولي(Pozzuoli)الحاليّ. وهوأحّد الموانئ الرئيسيّة على ساحل كمبانيا غربيّ إيطالية، وكان البوابة التجارية الرئيسيّة التي تستقبل التجارة من الإسكندريّة وإسبانية ومُعظم غربيّ البحر المتوسّط. انظر:
Suetonius; Augustus , XCVIII. ; Bunson; op, cit, p461.
[9] De’Arms. J; Commerce and Social Standing in Ancient Rome, Harvard University Press, 1981, p166.

الذين كان بوسعهم أنْ يشهدوا على فساد وتجاوزات حاكم صقلية فيرّيس(Verres)، وأعماله الإجراميّة في صقلية، وأحّد هؤلاء التجّار كان ماركوس أنيوس(Marcus Annius) تاجر الحبوب الذي وقف وأدلى بشهادته، بأنّه شهد قيام فيروس بقتل مواطن رومانيّ في الوقت الذي عفا فيه عن قائد للقراصنة[١]. أمّا أنيوس بلوكاموس، الذي عمل في العصر الإمبراطوريّ، فقد نظّم رحلات تجاريّة إلى الشرق، ولكنّه اشترى في الوقت نفسه العقود من الحكومة الرومانيّة لجمع الضرائب من منطقة البحر الأحمر[٢].

وعُثر على نقش في كهف صغير على الطريق بين كوبتوس و برنيكي يعود إلى حوالي العام ٦م، تركه أحّد وكلاء بلوكاموس، ويُدعى لوساس(Lusas). هذا النقش، الذي تمّت الإشارة إليه في فصل سابق، يقول:

LYSA. P, Anni Pliocami Veni XXXV, III. Non, IVL [3].

ترجمة النقش: أنا لوساس عامل بوبليوس أنيوس بلوكاموس أتيت(إلى هنا) في العام الخامس والثلاثين من حكم القيصر(يقصد أوغسطس قيصر)، الثامن من شهر أبيب (الموافق السادس من شهر يوليو/تموز من العام السادس الميلاديّ)[٤].

وفي حدود العام ٥٠ م يُشير بليني إلى أنّ سفينة مُعتَق رومانيّ، كان مُكلّف بجباية الضرائب من البحر الأحمر، ضربتها عاصفة أثناء تواجدها في منطقة ما جنوبيّ اليمن، وحُملت تلك السفينة إلى جزيرة سريلانكا[٥]. هذا المعتق الذي أشار إليه بليني كان ربّما نفس المُعتق الذي ترك النقش اللاتيني على الطريق بين برنيكي و كوبتوس. كما امتلكت عائلة أنّي وكلاء لها في ميناء بيوتولي الإيطاليّ قاموا بمهمّة إدارة الشبكات المسؤولة عن استلام السلع في ميناء بيوتيولي، وبيعها بالمُفرد داخل الأسواق الرومانيّة، بالإضافة إلى قيامهم بمهمّة جمع السلع كالنبيذ والأواني الزجاجية والتي كان من المُمكن تصديرها إلى اليمن والشرق. فكانوا يقومون بتحميلها من ميناء بيوتيولي وإرسالها إلى مصر ليجري تصديرها من هناك إلى اليمن والشرق[٦].

ويبدو أنّ عائلة أنّي كانت جزءاً من الأرستقراطيّة الرومانيّة في مدينة بيوتيولي، إذْ تُسجّل بعض النقوش اسم أنيوس مكسيموس(Annius Maximus)، والذي كان أحّد أفراد عائلة أني، وشغل منصب قاضي في مدينة بيوتيولي. و اسم ب. أنيوس سلوقس(P. Annius Seleucius)

---

1 Cicero; Against Verres, II, 5, 29.

2 Raschke. M. G; op, cit, p644.

3 Meredith. D; Annius Plocamus: Two Inscriptions from the Berenice Road, Journal of Roman Studies, No. 43, 1953, pp38- 40.

٤ الناصريّ(سيّد أحمد): الرومان و البحر الأحمر، ص٣٠.

5 Pliny; N. H, VI, 24, 84.

6 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p159.

والذي كان يُدير أعمالاً تجاريّة وتسويقيّة في الميناء في حدود العام ٤٠ق.م[١]. المثال الثالث على شخص من مرتبة رومانيّة عالية وكانت له مُشاركات في التجارة البحريّة مع الهند، يعود إلى القرن الثالث الميلاديّ، و قدّمته مجموعة الأوغستا التي أشارت إلى أنّ المُدّعي الإمبراطوري فيرموس، الذي سيطر على مصر عام ٢٧٣م، قد جمع ثروته من التجارة وتبادل السلع بين مصر والهند[٢]. ورغم تشكيك عدد من العلماء بموثوقيّة المعلومات التي أوردتها مجموعة الأوغستا[٣]، إلّا أنّه لا يمكن تجاهل الإشارة إلى عمل شخص بمرتبة فيروس في التجارة البحريّة مع الهند.

وتمّت الإشارة سابقاً إلى احتمال أنْ يكون التحالف الذي عقده فيرموس مع زنوبيا كان بهدف إقامة إمبراطوريّة خالية من النظام الضريبي[٤]. مما يعني بشكل أو بآخر تحقيق مصالح تجاريّة، وتشجيع لعمل التجار من كلا الجانبين المصريّ والتدمريّ.

هذه الأمثلة الثلاثة تُقدّم دليلاً على اشترك أبناء الطبقة الأرستقراطيّة الرومانيّة في التجارة مع اليمن والشرق عبر البحر الأحمر. إلّا وأنّه بطبيعة الحال لمْ يتمكّن الأغنياء والبارزون الرومان من احتكار العمل التجاريّ عبر البحر الأحمر. إذْ تبرز فئة أخرى كان لها حضورها في التجارة الرومانية عبر البحر الأحمر، هذه الفئة هي فئة العُتَقَاء(Freedmen)[٥]. والعُتقاء هم عبيد الماضي، أيّ أنّ المُعتَق كان في الأصل عبداً، ولكن جرى تحريره من العبوديّة. وبالرغم من عدم حصول المُعتَق الرومانيّ على كامل حقوقه، إلّا أنّ بعضهم حصل على منزلة كبيرة، وأحرز أموالاً طائلة[٦]. وسجلّ أرشيف نيكانور حضور البعض من هؤلاء العُتقاء في الأعمال التجاريّة[٧]. كما أنّ بليني قد أشار إلى أحّد هؤلاء العتقاء أيضاً[٨]. ويذهب بعض الباحثين إلى القول أنّ هؤلاء العتقاء لم يكونوا أصحاب استثمارات تجاريّة خاصّة بهم، وإنّما كانوا مجرّد وكلاء لأسيادهم[٩]. وانطلق هؤلاء الباحثون في وجهة النظر هذه، من أنّ التجارة مع اليمن والشرق كانت تعهّد ماليّ هائل لا يمكن للمعتَق أن يتحمّله. وهذا الاتصال المباشر بين نوع التجارة و ثروة المشاركين فيها أيّده الأستاذ أدامز الذي استنتج أنّه، وبناء على القيمة الهائلة للتجارة

---

1 De'Arms. J; op, cit, p166.

2 Historia Augusta; Firmus, III.

٣ كلاوس(مانفريد): الإسكندريّة أعظم عواصم العالم القديم، ص٢٣٨. كذلك: Young. G. K; op, cit, p54.

4 Historia Augusta; Aurelian, XXXII.

5 Mcleister. K; op, cit, pp 28, 29.

٦ حمدان(عبد المجيد): العبيد عند الرومان خلال القرنين الثاني والأوّل قبل الميلاد، مجلّة دراسات تاريخيّة، العددان ١١٧- ١١٨، كانون الثاني- حزيران، دمشق، ٢٠١٢م، ص٥٣- ٨٨، ص٥٩.

7 Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, op, cit, p136.

8 Pliny; N. H, VI, 24, 84.

9 Meredith. D; op, cit, p39.

الشرقيّة، فإنّ هذا النوع من النشاط التجاريّ كان حكراً على الأغنياء[١]. إلّا أنّ هذا الاقتراح ليس لديه ما يُثبته من المصادر، بلْ على العكس، إذْ ثبت من خلال ورقة برديّ يُطلق عليها اسم " ورقة بردي موزوريس" أنّ بعض التجار ذوي رأس المال المحدود قد لجؤوا إلى الاقتراض من تجّار آخرين أكثر غنى منهم على أنْ يعيدوا القرض مع الفائدة عند بيع سلعهم في مصر[٢]. وهو ما يعتبر دليلاً على أنّ التجارة الشرقيّة لم تكن حكراً على كبار التجّار الأثرياء، بلْ كان بإمكان التجّار الصغار الحصول على قرض للقيام برحلة تجارية إلى اليمن أو الشرق. أضف إلى أنّه يوجد في الأدب الرومانيّ مثال على مُعتَق ثري تمكّن من تكوين ثروة ضخمة من عمله التجاريّ لدرجة أنّ ثروته قد عادلت دخل بلاده بكاملها. هذا المثال يُقدّمه بيترونيوس(Petronius) الذي أبدع شخصيّة قصصيّة دُعيت تريمالخيو(Trimalchio)[٣]. وهو يقدّم مثالاً على العُتقاء الأثرياء الذين كانوا جزءاً من رجال الأعمال الجدد، والذين لم يكونوا من خلفيّات اجتماعية كغيرهم من كبار التجّار، وإنّما جاؤوا، في أغلب الأحيان، من خلفيّات غير معروفة، وافتقروا إلى الأساليب والطرائق التي ميّزت الأرستقراطية التقليديّة. هذه الأخيرة التي حقّقت القسم الأكبر من ثروتها من العمل والعقارات الزراعيّة[٤]. يقول بيترونيوس على لسان تريمالخيو:" أردتُ الدخول في العمل لذلك بنيت خمس سفن وحمّلتهم بالنبيذ الذي كان ذهباً مُطلقاً في ذلك الوقت". يتابع تريمالخيو فيقول: " كلّ سفينة حُطّمت على حدى، تلك كانت الحقيقة وليست قصّة، في يوم واحد ابتلع نبتون (Neptune)[٥] ٣٠ مليون سيستريس. ولكن هل تعتقد أنني سأستسلم؟. لا أنا لمْ أستسلم". ويشرح بترونيوس تصميم هذا المعتَق فيقول على لسان تريمالخيو: " أُقسم أنّ هذه الخسارة قد زادت تصميمي. وكما لو أنّ شيئاً لم يحدث، أنا بنيت مراكب أكثر، مراكب أكبر وأفضل. وكما تَعلم، سُفن أعظم تعني ثقة أعظم. أنا حمّلتهم ثانية

---

1 Adams. C; op, cit, p 230.

2 Casson. L; New Light on Maritime Loans, op, cit, pp202- 207.

3 Petronius; Satyricon, LXXVI.

٤ للمُقارنة فإنّ عضو مجلس شيوخ في مربتة بليني الأصغر، كان يمتلك أراض ومصادر تمويل تُعادل حوالي ١٧ مليون سيستريس، لم يكن يتجاوز دخله السنويّ مليون سيستريس. في حين أنّ ورقة بردي موزوريس تُوثّق أنّ سفينة رومانيّة واحدة، تُدعى هيرمابولون، قد عادت من الهند بشحن يُساوي ٩ مليون سيستريس. انظر :
Duncan-Jones. R; The Economy of the Roman Empire: Quantative Studies, Cambridge University Press, London, 1974, pp17- 32.

٥ نبتون: إله البحار في مجمع الآلهة الرومانيّة، كان في الأصل إلهاً للمياه العذبة، إلّا أنّه وبعد زيادة التأثير اليونانيّ في روما، فإنّ نبتون قدْ أصبح أكثر إرتباطاً ببوسيدون إله البحار اليونانيّ. كان يُقام له مهرجان سنويّ في ٢٣تموز من كلّ عام. انظر:
Bunson; op, cit, p386.

بالنبيذ، لحم الخنزير، الفاصولياء، العطور، العبيد. لذلك لا أحّد يستطيع أنْ يقول أنّني لمْ أكن رجلاً شجاعاً"[1].

ويُعبرّ بيترونيوس عن النجاح الهائل الذي أصابه المعتق تريمالخيو من أعماله التجاريّة، فيقول على لسانه: " في رحلة بحرية واحدة كسبت عشرة ملايين سيسترِيس. اشتريت فوراً كلّ عقارات سيّدي السابق، بنيت منزلاً، و استثمرت في العبيد والنقل، وعندما أصبح لديّ أموال تُعادل دخل بلديّ، أنا تقاعدت من العمل، وبدأت بتقديم القروض إلى العُتقاء"[2].

وبالرغم من أنّ كلّ ما أورد بيترونيوس عن هذا المعتق، الذي أصاب نجاحاً تجارياً كبيراً، كان بقصد الهجاء وإظهار مدى إسراف رجال الأعمال الرومان، إلّا أنّ قصة تريمالخيو تعتبر دليلاً على مشاركة العُتقاء في الأعمال التجاريّة وإحراز البعض منهم ثروات هائلة فاقت ثروات أقرانهم من الرومان الأرستقراطيين.

فئة أخرى شاركت في الأعمال التجاريّة عبر البحر الأحمر وهي فئة الجنود الرومان، إذْ عُثر على ورقة بردي، تُؤرّخ إلى القرن الأوّل الميلاديّ أو القرن الأوّل قبل الميلاد، تستعرض قيام مجموعة من خمس أشخاص بتشكيل ائتلاف تجاريّ وبترتيب قرض لبعثة تجاريّة عبر البحر الأحمر[3]. وتُسجّل ورقة البردي هذه أنّ أربعة من أصل الأشخاص الخمسة كانوا يعملون في الجيش الرومانيّ بصفة جنود[4]، وهو ما يدلّ على أنّ تجارة البحر كانت مفتوحة لشريحة واسعة من المجتمع الرومانيّ ابتداءً بكبار الأرستقراطيين مروراً بأغنياء من مرتبة أقلّ وصولاً إلى العتقاء وحتّى الجنود[5].

د– المُشاركة الإمبراطوريّة في التجارة الشرقيّة عبر البحر الأحمر:

انقسم العلماء على أنفسهم بخصوص قضيّة فيما إذا قد شارك بالفعل أفراد من العائلة الإمبراطوريّة في التجارة الشرقيّة أمْ لا. هذا الاختلاف كان مردّه إلى عدم وجود دليل مُباشر على التدخّل الإمبراطوريّ المباشر أمْ غير المباشر، في حين تبقى الأدلّة غير المباشرة غير حاسمة في هذا الموضوع، وهو ما فتح باب النقاشات و الاستنتاجات على مصراعيه.

ويُقدّم سايدبوثام، الذي يُعتبر النصير الأقوى لنظريّة التدخّل الإمبراطوريّ في التجارة الشرقيّة، دليلاً من أرشيف نيكانور، بالإضافة إلى بعض سدادات القوارير التي كُشفت في التنقيبات الآثريّة في موقع القُصير القديم ليُبرهن على وجود أسماء بعض العُتقاء الإمبراطوريين في تجارة البحر

---

1 Petronius; Satyricon, LXXVI. ; McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p159.
2 Petronius; Satyricon, LXXVI.
3 Mcleister. K; op, cit, p30.
4 Whittaker. C. R; op, cit, p169.
5 Young. G. K; op, cit, p49.

الأحمر. ويؤكّد الأستاذ سايدبوثام أنّ عيّنات الأدلّة هذه، التي تُشير إلى أسماء العتقاء الإمبراطوريين، تُعتبر إثباتاً على أنّ الأباطرة قد عملوا في تجارة البحر الأحمر بوساطة وكلائهم من العُتقاء[١].

وبالرغم من صحّة أنّ بعض قطع الأوستراكا تحمل أسماء عتقاء إمبراطوريين، إلّا أنّ تلك القطع من الأوستراكا لا تُشير إلى شحنات من السلع الكماليّة الشرقيّة. وإنّما حالها كحال أرشيف نيكانور، تُشير إلى مؤون من الطعام و الشراب لهؤلاء العُتقاء الإمبراطوريين[٢]. وهذا ما دفع الأستاذ كاسون إلى الاقتراح أنّ هؤلاء العتقاء لمْ يكونوا مندوبين أو وكلاء تجارة شرقيّة، وإنّما كانوا مندوبين لبعض المكاتب الحكومية المحلّية التي تولّت تأمين تجهيزات لإطعام المواطنين في مواقع التجارة مثل كوبتوس أو موانئ البحر الأحمر[٣].

ويتّفق الأستاذ يونغ مع كاسون في هذه النقطة، ويُضيف احتمال أن يكون هؤلاء العتقاء قد اشتركوا في جمع الضرائب، أو إدارة نظام الترخيصات المروريّة على طول طرق الصحراء الشرقيّة بالرغم من أنّه يعترف أنّ هذه الفرضيّة، كفرضيّة الأستاذ سايدبوثام، لا يمكن أنْ يتمّ إثباتها على أساس الدليل المتوفّر[٤].

بالإضافة إلى وجود المعتقين الإمبراطوريين في سجلّات إيصالات النقل عبر الصحراء الشرقيّة، فإنّ بعض الباحثين يُشيرون إلى الاستثمار الشامل للحكومة الرومانيّة في البناء التحتّي كدليل على تدخّل إمبراطوريّ مباشر في تجارة البحر الأحمر. إذْ يقترح كلّ من سايدبوثام و أدامز أنّه لا يمكن تبرير المبالغ التي صرفتها الحكومة الرومانية على إنشاء الطرق والمحافظة عليها وعلى الموانئ والمحطّات التجاريّة، والنشاط العسكريّ في الصحراء الشرقيّة إلّا بسعي الحكومة الرومانيّة لتسهيل تجارتها وحماية الاستثمار الإمبراطوريّ في التجارة الشرقيّة[٥].

إلّا أنّه من غير المعقول، منطقياً، أن يتمّ تفسير الاهتمام الرومانيّ بالبنى التحتيّة في الصحراء الشرقيّة بمشاركة العائلة الإمبراطوريّة في منافع هذه التجارة. إذْ كان يوجد أسباب فعلية لهذا النشاط الرومانيّ في الصحراء الشرقيّة وهو وجود المحاجر والمناجم، والتي تمّ استثمارها بشكلّ إمبراطوريّ[٦]. أضف إلى أنّ التجارة الشرقيّة، عبر البحر الأحمر، كانت تُدرّ مداخيل ضريبيّة

[1] Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC– AD 217, op, cit, p136.
[2] Mcleister. K; op, cit, p30.
[3] Casson, L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, op, cit, p38.
[4] Young. G. K; op, cit, p55.
[5] Adams. C; op, cit, p234. ; Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, op, cit, p51.
[٦] نافتالي (لويس): الحياة في مصر في العصر الرومانيّ ٣٠ق.م- ٢٨٤م، ترجمة: آمال الروبي، عين للدراسات والبحوث الإنسانيّة والإجتماعيّة، ١٩٩٧م، ص١٥٢، ١٥٣.

هائلة بالاستناد إلى حجم التجارة الشرقيّة[١]. لذلك فإنّ هذه الضرائب، ومحاولة السلطة الرومانيّة الحفاظ على وتيرتها، قد تكون، مع الاستثمارات الإمبراطوريّة في المحاجر والمناجم، سبباً مغريّاً لهذا الاهتمام بالبنى التحتيّة في صحراء مصر الشرقيّة وموانئ البحر الأحمر.

على أيّة حال، وبالرغم من عدم وجود دليل مباشر على مشاركة العائلة الإمبراطوريّة في تجارة البحر الأحمر، إلّا أنّ حجم تلك التجارة التي جمعت أفراداً من مختلف الفئات الاجتماعية، وأهمّية السلع التي كانت تجلبها في حياة الطبقة الرومانيّة الراقية قد يكون عاملاً مُغرياً للاشتراك الإمبراطوريّ فيها عن طريق وكلائهم من العُتقاء.

هـ- التجّار الأجانب:

بالإضافة إلى التشكيلة الواسعة من الأفراد الرومان الذين عملوا في التجارة مع اليمن والشرق عبر البحر الأحمر، فإنّه يوجد دليل على وجود تجّار من خارج الإمبراطوريّة الرومانيّة قد اشتركوا في تجارة البحر الأحمر. ويُظهر وجود هؤلاء الأفراد، كالهنود واليمنيين، أنّ التجارة الشرقيّة لمْ تكن أبداً حكراً على مجموعة معيّنة، أو أنّ الرومان قد حاولوا حصر هذا النشاط الاقتصادي بأنفسهم[٢]. وبالرغم من أنّ الدليل على اشتراك أفراد من خارج الإمبراطوريّة في التجارة الشرقيّة دليل عَرَضيّ إلّا أنّه يُعتبر دليلاً هامّاً على عَمَل أفراد من غير الرومان في هذه التجارة. ووجود التجّار الهنود في الإسكندرية مُثبت بإشارتين أدبيّتين، تُظهران أنّ الهنود وَفَدوا مصر الرومانيّة. فيذكر إكسينيفون الإفسوسيّ أنّ أميراً هنديّاً قام بزيارة مدينة الإسكندريّة لمُشاهدة معالم المدينة المصريّة ولإجراء تبادلات تجاريّة فيها[٣].

وفي دليل آخر على تواجد الهنود في الإسكندريّة، يذكر ديو خريستوم أنّ الهنود والعرب كانوا يسيرون بين جماهير المُشاهدين في الاستعراضات في مدينة الإسكندريّة. فيُورد ديو خريستوم: " أرى بينكم ليس فقط اليونان والإيطاليين وأناس من سورية المجاورة وليبيا وكيليكية، ولكن أيضاً من أثيوبية والمناطق الأكثر بُعداً. وحتّى العرب والباكتيريين والسكيثيين والفرس والهنود. كُلّ هؤلاء الناس يُشكّلون جمهور في مسرحك، وهم يجلسون بجانبك في كلّ مناسبة"[٤].

وما جاءت به المصادر الأدبيّة من حضور للتجّار الهنود في مصر الرومانيّة تُؤكّده المُكتشفات الآثريّة في موانئ البحر الأحمر المصريّة، إذْ عُثر على أجزاء من الفخّاريّات الهنديّة من ضمنها خزف من النوع الهنديّ، وأوعية مُخصّصة للطبخ[٥]. والبعض من هذه القطع جاءت تحمل

---

1 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p164.
2 Young. G. K; op, cit, p55.
3 Xenophon of Ephesus; Ephesian Tale, III. ; Whittaker. C. R; op, cit, pp 156, 157.
4 Dio Chrysostom; Orations, XXXII, 40.
5 Sidebotham, S. E; The Red Land: The illustrated Archaeology of Egypt's Eastern Desert, op, cit,p181.

كتابات سنسكريتيّة هنديّة، وأخرى تحمل كتابات تاميليّة والتي كانت النظام المفضّل للكتابة في جنوبيّ الهند[١]. كما عُثر في ميناء برنيكي على رسم تاميليّ، يعود إلى القرن الأوّل الميلاديّ، يحمل اسم زعيم تاميليّ يُدعى كورّان(Korran) مما يدلّ على حضور أفراد ناطقين بالتاميليّة في ميناء برنيكي خلال القرن الأوّل الميلاديّ[٢].

وعُثر كذلك في موقع ميناء ميوس هرموس على قطع فخاريّة تحمل اسم تاجر تاميليّ يُدعى كانان(Kanan)[٣]، و اسم كانان عُثر عليه منقوشاً على قطع فخارية في ميناء أركاميدو الهنديّ[٤]. وعلى الأغلب أنّ تلك القطع كانت موسومة بأسماء التجّار الذين تعود ملكيّة تلك السلع لهم. كما يبدو أنّ كانان هذا كان من كبار رجال الأعمال الهنود حتّى استخدم اسمه لختم تأشيرات مُلكيّة البضائع ودفعات التسليم. وعُثر كذلك في موانئ البحر الأحمر على لوازم إبحار هنديّة كانت ترتبط ربّما بهذه الرحلات التجاريّة التاميليّة[٥]. وبالرغم من أنّه لا يمكن الجزم بطبيعة تلك المشاركة الهنديّة بتجارة البحر الأحمر، إلّا أنّه وبناء على شهادة إكسينيفون الإفسوسي من أنّ الزعيم الهنديّ قد تواجد في مصر بهدف التجارة، فإنّه يُمكن الافتراض أنّ الهنود التاميل الآخرون قد تواجدوا في مصر لنفس الهدف وهو التجارة.

ولمْ يكن الهنود هم وحدهم من ثبت اشتراكهم بالتجارة الرومانيّة الشرقيّة عبر البحر الأحمر، إذْ يوجد أدلّة على انخراط تجّار من اليمن في هذه التجارة، فعدا عن الإشارة من قبل ديو خريستوم إلى وجود أفراد عرب في الإسكندريّة[٦]، فإنّ هناك أدلّة أثرية تُثبت هذا الاشتراك العربيّ في تجارة البحر الأحمر المصريّة. فعُثر في ميناء ميوس هرموس، وعلى الطريق بين كوبتوس وميوس هرموس على قطع فخّارية خُدشت بكتابات حميريّة وسبئيّة[٧]. وهو ما يُشير إلى حضور أفراد عرب في موانئ البحر الأحمر المصريّة، وعلى الأرجح أنّهم تواجدوا على هذا الطريق بهدف التجارة.

كما عثر في جنوبيّ اليمن على نقشين من معين يُشيران إلى إرسال بعثات تجاريّة إلى مصر الرومانيّة[٨]. كذلك عُثر في مدينة كوبتوس على نقش يونانيّ، يُؤرّخ إلى بداية القرن الثاني

[1] Sidebotham. S; Berenike and the Ancient Maritime Spice Route, op, cit, p185.
[2] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p106.
[3] Salomon. R; Epigraphic Remains of Indian Traders in Egypt, JAOS, No. 111 ,1991, pp731- 736, p732.
[4] Begley.V; New Investigations at the Port of Arikamedu, JRA, No. 6, 1993,pp 93- 108, p104.
[5] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p36.
[6] Dio Chrysostom; Orations, XXXII, 40.
[7] Sidebotham. S; Berenike and the Ancient Maritime Spice Route, op, cit, p185.
[8] Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, op, cit, pp 99, 100.

الميلاديّ، ويُسجّل أنّ مواطن يمينيّ من عدن يحمل اسم هيرميروس بن أثينون (Hermeros Ben Athenion) قد زار المدينة، وأقام تكريساً(هديّة نذريّة) للآلهة إيزيس وهيرا. ويكشف هيروميروس في هذا النقش بأنّه كان يعمل مندوباً لتجارة قادمة من عدن[١]. وبالرغم من أنّ المعلومات التي قدّمتها تلك النقوش جاءت ضئيلة، إلّا أنّ موقع الرسومات يقترح أنّ أصحابها كان لهم شيء من التدخّل في تجارة البحر الأحمر المصريّة.

التجّار التدمريّون هم أيضاً كان لهم وجودهم في تجارة البحر الأحمر، لا بلْ شكّلوا مايُ شبه النقابة في مدينة كوبتوس. تلك النقابة كانت، على الأرجح، مسؤولة عن تسيير الأعمال التجاريّة لهؤلاء التجّار التدمريين[٢]. وتمّ في الفصل السابق عرض الأدلّة على الانخراط التدمريّ في تجارة البحر الأحمر ، وأسباب ذلك الانخراط.

أمّا الأنباط فبالرغم من عدم وجود دليل على اشتراكهم المباشر في تجارة البحر الأحمر المصريّة، إلّا أنّهم تواجدوا في ميناء بيوتيوليّ الإيطاليّ، و امتلكوا أحواض سفن ومخازن خاصّة بهم في هذا الميناء، الذي تلقّى قسماً كبيراً من الاستيرادات الشرقيّة القادمة عبر موانئ برنيكي وميوس هرموس[٣]. وتكشف نقوش آرامية عُثر عليها في ميناء بيوتيوليّ عن وجود معبد نبطيّ، ومحطّة تجاريّة نبطيّة في هذا الميناء الهامّ[٤]. كما عُثر بالقرب من بيوتيوليّ على شاهدة قبر يونانيّ تُحْيي ذكرى مواطن نبطيّ. تقول تلك الشاهدة:" ثولومايس (Tholomiaos) ابن ثايمالّوس(Thaimallos)، من البتراء. مات في عمر ٣٠ عاماً"[٥].

و انطلاقاً من شهرة الأنباط التجاريّة في ذلك العصر، وشهرة ميناء بيتيولي كمركز لاستقبال السلع الشرقيّة، فإنّ وجود ثولومايس في ذلك الميناء كان، على الأرجح، لأغراض تجاريّة. وهذه الشواهد تُقدّم دليلاً على أنّ الأنباط قد اشتركوا، بشكل أو بآخر، في تجارة البحر الأحمر المصريّة، إنْ لمْ يكن بقيامهم برحلات تجاريّة انطلاقاً من موانئ البحر الأحمر المصريّة، فكان باشتراكهم بتوزيع تلك الاستيرادات الشرقيّة القادمة عبر مصر الرومانيّة.

---

1 Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, op, cit, p 99.
2 Colledge. M. A. R; op, cit, pp126- 128.
3 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p155.
4 Elton. H; op, cit, p94.
5 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p103.

٢- تمويلات التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق عبر البحر الأحمر:

تنوّعت مصادر تمويل التجّار الرومان، إذْ لمْ يكن جميع هؤلاء التجار على مُستوى واحد من الثروة والقوّة الماليّة التي تُمكّنهم من النهوض بأعباء تعهّد ماليّ كبير كالرحلة إلى اليمن أو الهند. وهو ما دفع بعض الباحثين، ومنهم كاسون و أدامز، إلى الاقتراح أنّ تجارة اليمن والهند كانت حكراً على التجّار الفاحشي الثراء، أو التجّار من الصفّ الأوّل الذين امتلكوا سفنهم الخاصّة، ووكلاء في مفاصل تجارة البحر الأحمر مثل الإسكندريّة، وكوبتوس، وموانئ البحر الأحمر المصريّة[١]. إلّا أنّ هذه الفرضيّة لمْ تُلاقِ قبولاً من العديد من الباحثين في تجارة روما الشرقيّة، ومنهم يونغ، الذي فنّد بالدليل أنّ التجارة الشرقيّة كانت مُتاحة لجميع التجار الرومان بمن فيهم التجّار ذوي رأس المال الضعيف، أو التجّار ذوي الوسائل المحدودة الذين لمْ تكن لديهم سفنهم الخاصّة[٢].

وتُقدّم المصادر الأدبيّة و الأثرية شواهد على أنّ التجار من ذوي الوسائل المحدودة كانوا يلجؤون إلى تأليف اتحادات تجاريّة تضمّ أربعة أو خمسة من التجار.

وبناءً على كمّية العملات الرومانيّة التي احتواها كنز كوتايام جنوبيّ الهند، والتي بلغت ٨٠٠ أوري ذهبي= حوالي ٨٠٠ ألف سيستريس[٣]، يمكن القول أنّ رحلة تجاريّة كبيرة إلى الهند كانت ستكلّف حوالي مليون سيستريس. وبوضع هذا الرقم في السياق المُعاصر له، فإنّ أهليّة الحدّ الأدنى لعضو مجلس الشيوخ الرومانيّ كان مليون سيستريس، كما شكّل هذا المبلغ قيمة عقار زراعيّ كبير في إيطاليا[٤].

وتقترح الدراسات الحديثة أنّ التاجر الرومانيّ ذي الصلات الجيّدة كان بإمكانه تأمين قرض يساوي ما قيمته ٢٠٠ ألف سيستريس[٥]. لذلك فإنّ أربعة أو خمسة شركاء كان بإمكانهم تأمين اللازم للقيام ببعثة تجاريّة شرقيّة واسعة النطاق. وتُسجّل ورقة بردي، من القرن الأوّل الميلاديّ، كيف قام خمسة شركاء، جميعهم بأسماء يونانيّة، بتشكيل اتحاد تجاريّ، والترتيب للحصول على قرض لتمويل بعثة تجاريّة إلى أرض التوابل[٦]. ويُمكن، في اتفاقية القرض هذه، رؤيّة ترتيب مُشترك بين تجّار الوسائل المحدودة الذين لمْ يكونوا يملكون التمويل لدعم أو للقيام ببعثة تجاريّة بأنفسهم، لذلك اجتمعوا، وأخذوا قرضاً لتجهيز بعثتهم التجاريّة، ولدفع ثمن كلفة النقل، بالإضافة

---

1 Adams. C; op, cit, p 230. ; Casson, L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, op, cit, pp 34, 35.
2 Young. G. K; op, cit, p49.
3 Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p208.
4 Pliny the Younger; Letters, III, 19, 7.
5 Jones. A. H; The Later Roman Empire 284- 602 A.D : A Social, Economic and Administrative Survey, University of Oklahoma Press, Oklahoma, 1964, pp870, 871.
6 Whittaker. C. R; op, cit, p169.

إلى شراء السلع من المكان المقصود. وبيع هذه السلع عندما كان يتمّ جلبها إلى مصر كان يجب أنْ يُوفّر مالاً كافياً لسدّ المُستحقّات للدائنين وتحقيق ربح معقول للشركاء.
ويُشير فيلوستراتوس إلى أنّ قائد سفينة مصريّة(ربّان) كان من المُساهمين الأربعة في حمولتها[١]. وشكّل البعض من التجار الرومان اتحادات تجاريّة لتمويل بعثاتهم التجاريّة. ولكن بالنسبة إلى العديد من رجال الأعمال الرومان، فإنّ هذه الشراكات التجاريّة قدْ شكّلت طريقة أو وسيلة لتقليل نسبة المُخاطرة. إذْ قدّمت هذه الشراكات فرصة أفضل للاستثمار بتوزيع الأسهم على عدد من السفن التجاريّة بدلاً من المُخاطرة بوضع كامل المال وتوقّعات الربح على سفينة واحدة. فوجود عدّة شركاء بالسفينة، يحمي المستثمرين المُشتركين فيها من مخاطر الخسارة الكليّة في حال غرقت السفينة أو تعرّضت لهجوم من طرف القراصنة[٢]. وخلال العصر الأوغسطيّ كان يوجد عدد لابأس به من التجّار الإسكندريين الذين كانوا يمتلكون رأس المال اللازم لتمويل الأعمال أو الرحلات التجارية المُشتركة إلى اليمن والشرق. ويُقدّر العلماء في هذا المجال أنّ حمولة ٤٠٠ طن من الحبوب المصريّة كانت تُحقّق مرابح تساوي حوالي ٢٠٠ ألف سيسترتيس عندما تُباع في روما[٣]، التي كانت بحاجة إلى ما يُقارب لـ ١٧٥ صفقة تجاريّة من هذا المقاس لاستلام الحبوب المصريّة اللازمة لإطعام سكانها[٤]. لذلك فإنّ العديد من تجّار الإسكندريّة العاملين في تجارة الحبوب كانوا يمتلكون رأس المال لتمويل عدد كبير من الرحلات التجاريّة الشرقيّة.
ويُقدّم البحّار يودكسوس[٥] مثالاً على التجّار الذين موّلوا بعثاتهم التجاريّة إلى الهند من خلال الإيرادات التي حصلوا عليها من نشاطاتهم التجاريّة في المتوسّط. لذلك فمن المحتمل أنّ عدد من التجار الرومان قد حذوا حذوَ يودكسوس في تمويل بعثاتهم التجاريّة[٦]. ويُورد الجغرافيّ استرابون بهذا الخصوص: " وضع يودكسوس كلّ أملاكه في سفينة واحدة، نزل أوّلاً في

[1] Philostratus; Life of Apollonius of Tyana, III, 24 .
[2] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p157.
[٣] هذا التقدير جاء على أساس أنّ شحنة الحبوب التي كان يتمّ شرائها من مصر بقيمة حوالي ١٨٥ ألف سيسترتيس كانت تُباع في أسواق روما بمبلغ يساوي حوالي ٤٠٠ ألف سيبترتيس. انظر:
.Hopkins. K; op, cit, p95.
[٤] هذا التقدير جاء بناءً على أنّ مصر كانت تُزوّد روما سنويّاً بحوالي ٧٠ ألف طن من الحبوب. وهذا الكمّ من الحمولة كان بحاجة إلى ١٧٥ سفينة، بقدرة حمولة وسطيّة تصل إلى ٣٠٠ طن، حتى تنقله إلى روما. انظر:
Rickman. G; The Corn Supply of Ancient Rome, Oxford University Press Oxford, 1980, pp67- 71.
[٥] هو البحّار اليونانيّ يودكسوس من كيزيكيوس، والذي عيّنه الملك البطلميّ بطليموس الثامن على رأس البعثة التجاريّة التي أرسلها لإستكشاف الطريق البحريّة إلى الهند. وأتبع يودكسوس رحلته الأولى هذه برحلة أخرى إنطلق فيها من المُتوسّط ناوياً الدوران حول أفريقية للوصول إلى المحيط الهنديّ، إلّا أنّه فقد حياته خلال هذه الرحلة. إنظر: مولاي رشيد(المُصطفى): المغرب الأقصى عند الإغريق واللاتين، ص٢٣- ٢٦.
[6] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p157.

ديكايارخيا(Dicaearchia)[١] ، ثمّ في ماسّيليا (Massilia)[٢] ، ثمّ في النُقاط المُتعاقبة على طول الساحل حتّى وصل إلى جاديس(Gades)(على ساحل قرطاجة شمالي أفريقيا). في كُلّ مكان نزل فيه أعلن (يقصد يودكسوس) عن مُخطّطه بشكل علنيّ، وجمع مالاً بالتجارة. بنى سفينة كبيرة، وبنى كذلك مركبان للجرّ، أو للسحب كتلك التي يستخدمها القراصنة. ووضع على متن السفينة بنات موسيقيّات، أطبّاء، صُنّاع، وغيرهم. وأخيراً أبحر في عرض البحر في الطريق إلى الهند"[٣].

مثال آخر على التجّار الرومان الذين موّلوا بعثاتهم التجاريّة عبر البحر من خلال تجارتهم المُتوسّطيّة تُقدّمه عائلة بيتيكيّ(Peticii) التي كانت إحدى أعرق العائلات الرومانيّة العاملة في مجال التجارة. وتُقدّم نشاطات تلك العائلة بُرهاناً على الطريقة التي كان من المُمكن أنْ تتطوّر معها شبكات التجارة الدوليّة في العصر القديم. إذْ بدأت الشهرة التجاريّة لتلك العائلة و وجودها في المصادر الكلاسيكية منذ العصر الجمهوريّ للدولة الرومانيّة[٤].

تنتمي عائلة بيتيكي إلى منطقة أبوليا(Apulia) جنوبيّ إيطاليا، وقامت خلال العصر الجمهوريّ بتأسيس أعمال تجاريّة ناجحة بتصدير النبيذ الإيطاليّ و استيراد الحبوب المصريّة لإطعام مدينة روما المُتناميّة بشكل مُضطّرد[٥]. أوّل ذكر لاسم هذه العائلة كان خلال فترة الحروب الأهليّة الرومانيّة وتحديداً في العام ٤٨ق.م. إذْ عندما هُزم القائد الرومانيّ بومبيوس في معركة فرسالوس (Pharsalus)[٦] ، فإنّه هرب إلى الساحل مع عدد من أتباعه حيث صعدوا من هناك على متن سفينة تجاريّة إيطاليّة. هذه السفينة كانت مملوكة لتاجر رومانيّ يُدعى بيتيكوس(Peticius)

---

[١] ديكايارخيا: هي الإسم الذي أطلقه اليونان على منطقة ميناء بيتيولي، والجالية اليونانية المُقيمة فيه. انظر :العبادي(مُصطفى): الإمبراطوريّة الرومانيّة: النظام الإمبراطوريّ ومصر الرومانيّة، دار المعرفة الجامعيّة، الإسكندريّة، ١٩٩٩م، ص٢١٦. كذلك:

Josephus; Ant. Jud, XVIII, 6, 3. ; Bunson; op, cit, p461.

[٢] ماسّيليا: عُرف أيضاً باسم ماسّاليا(Massalia)، وهو موضع مدينة مارسيليس(Marseilles) الحاليّة. أقيم هذا الميناء على الساحل الجنوبيّ للغال القديمة أو غالية الناربونيّة(Gallia Narbonensis) في بداية القرن السادس قبل الميلاد من قبل مُستوطنين يونان من منطقة أسية الصغرى، وظهر كواحد من أهمّ المراكز اليونانيّة غربيّ المُتوسّط. انظر:

Bunson; op, cit, p355.

[3] Strabo; the Geography, II, 3. 4.

[4] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p102.

[5] Tchernia. A; The dromedary of the Peticii and trade with the East' in De Romanis, F. and Tchernia. A; eds; (1997), Crossings: Early Mediterranean Contacts with India, Manohar Publishers & Distributors, New Delhi, 1997, pp 238- 249, p241.

[٦] فرسالوس: إحدى المعارك الهامّة التي قامت في السنوات الأخيرة من العصر الجمهوريّ. جرت أحداثها في العام ٤٨ق.م على سهول فرسالوس شرقيّ تسالية بين بومبيوس ومؤيّديه من جهة ويوليوس قيصر ومؤيّديه من جهة أخرى، وإنتهت بهزيمة بومبيوس هزيمة قاسية أنهت حياته السياسيّة ليلقى حتفه بعد فترة وجيزة على شواطئ مصر البطلميّة. إنظر:

Julius Caesar; Civil War, II, 99 .

والذي كان مُتوجّهاً إلى مصر لشراء شحنة حبوب من هناك[1]. وعمل بيتيكوس وأبناؤه، منذ تلك الفترة، باستيراد الحبوب من شماليّ أفريقية كبديل لشحنات النبيذ الإيطاليّ. وعُثر في موقع قرطاجة على قطعة من آنية فخّاريّة موسومة بعلامة" سِ. بيتيكوس(C. Peticius)". كما عُثر على الاسم" بيتيكوس مارسوس(Peticius Marsus)" منحوتاً على حوض فخّاريّ كبير (dolium) عُثر عليه ضمن حطام سفينة على الساحل الإيطاليّ[2]. وعلى الأغلب أنّ هذه الأسماء على تلك الأوانيّ الفخاريّة كانت بهدف إثبات ملكيّة الشحنات التي تحتويها. وتُؤرَّخ القطعة الفخّاريّة التي عُثر عليها في قرطاجة إلى حوالي العام ٢٠ ق.م، وهو ما يدلّ على تطوير للعمل العائليّ لعائلة بيتيكي عبر طُرق الملاحة المُتوسّطيّة[3]. وما أنْ أصبحت مصر ولاية رومانيّة عام ٢٧ق.م حتّى وسّعت عائلة بيتيكي عملها في تصدير النبيذ ليشمل الخطوط التجاريّة عبر البحر الأحمر. فتُسجّل الرسومات على الطريق الصحراويّة بين كوبتوس وميناء برنيكي حضور تاجر يُدعى "سِ. بيتيكوس(C. Peticius)"، وهو على الأغلب نفس التاجر الذي عمل بشحن النبيذ إلى شمالِ أفريقية[4]. كما عُثر على اسم بيتيكوس منقوشاً باللغتين الإغريقيّة واللاتينيّة على جدران معبد مُكرّس للإله بان(Pan) الإله اليونانيّ الذي كان مُشرفاً على البرّية، وكان في الوقت نفسه جزء من حاشية الإله ديونيسيوس والذي قيل أنّه أتباعه إلى الهند ليعطوا الشعوب الشرقيّة مذاق النبيذ[5]. لذلك فمن المُحتمل أنّ بيتيكوس ترك هذا النقش، المُؤرّخ إلى عهد تيبيريوس(١٤– ٣٧م)، في معبد الإله بان بالذات بهدف التقرّب من هذا الإله ليحمي، في البرّية، السلع التي أرسلها إلى الهند[6]. كما عُثر على دليل آخر يُثبت أنّ عائلة بيتيكي وسّعت شبكة أعمالها التجاريّة من البحر المُتوسّط إلى البحر الأحمر. هذا الدليل جاء عبارة عن نُصُب جنائزي، عُثر عليه في منطقة أبوليا جنوبيّ إيطاليا. وزُيّن هذا النُصُب بألواح من الحجارة عليها نحت نافر يُصوّر جمل يحمل ثلاث جرار من النبيذ ويمشي عبر الصحراء الشرقيّة لمصر. ويقود الجمل شخص صغير يلبس سترة عمل قصيرة، وفي المُقدّمة يظهر أربعة أشخاص يلبسون ألبسة رومانيّة فضفاضة ويقف بجوارهم سيّدة رومانيّة[7]. ويُخمّن علماء الآثار أنّ هذا الرسم يرمز إلى بيتيكوس وزوجته مصحوبين بأبنائهم الأربعة، والذين ورثّوا ووسّعوا عمل عائلة بيتيكوس لمسافة تبعد آلاف الكيلومترات عن الحدود الرومانيّة[8]. هذا التطوّر في عمل

[1] Plutarch; Pompey, LXXIII.
[2] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p156.
[3] Tchernia. A; op, cit, p241.
[4] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p103.
[5] Diodorus Siculus; Library of History, IV, 4, 3.
[6] Tchernia. A; op, cit, p241- 243.
[7] Adams. C; op, cit, p233.
[8] Tchernia. A; op, cit, p242.

البحّار يودكسوس أوّلاً، وعائلة بيتيكي ثانياً، وتوسّعه من المُتوسّط إلى البحر الأحمر، يكشف كيف كان بإمكان التاجر الرومانيّ تسخير أرباحه من التجارة المُتوسّطيّة لتمويل بعثاته التجاريّة عبر البحر الأحمر نحو اليمن والشرق. أمّا التجار الذين لمْ يكن لديهم استثمارات في المتوسّط، فكان بإمكانهم أنْ يُشاركوا في التجارة الشرقيّة من خلال استئجار مساحة صغيرة من مكان للشحن على متن إحدى السفن التجاريّة الرومانيّة العاملة في البحر الأحمر[١]. إذْ كان بإمكان هؤلاء التجّار السفر على متن تلك السفينة نحو الأسواق في اليمن أو في الشرق، ومن ثمّ يقومون بملءِ المساحة التي استأجروها بالسلع التي يحصلون عليها من تلك الأسواق والتي كان من المُتوقّع أنْ تُقدّم لهم مرابح كبيرة في الأسواق الرومانيّة[٢]. ومكّنت هذه المُمارسة التجّار الصغار من المشاركة في تجارة البحر الأحمر المصريّة، ومن تطوير ثروتهم، إمّا للدخول في اتحادات تجاريّة مع تجار غيرهم من التجّار، أو ربّما تمويل بعثات تجاريّة خاصّة بهم في حال أحرزوا الثروات المطلوبة لذلك[٣]. وسُجّل طريقة أخرى للحصول على التمويل اللازم للمُشاركة في تجارة البحر الأحمر. و ذلك بحصول التاجر على قرض من مُموّل أكثر ثروة منه، ولكنّ هذه المرة من دون الدخول في اتحاد تجاريّ مع غيره من التجّار، بلْ يتحمّل التاجر أعباء البعثة التجاريّة بُمفرده[٤]. ومثال على هذا النوع من التمويل محفوظ في ورقة البردي المعروفة باسم "ورقة برديّ موزوريس"، والتي تُسجّل قرضاً حصل عليه تاجر رومانيّ من مُموّل مُقيم في ميناء موزوريس جنوبيّ الهند[٥]. هذا المُمول كان، على الأغلب، مواطن رومانيّ ثريّ جدّاً يُقيم في المُستوطنة الرومانيّة في ميناء موزوريس[٦]. وتمّت كتابة شروط العقد باللغة اليونانيّة، وهو ما يدلّ على أنّ الطرفين المُتعاقدين كانا يفهمان اللغة اليونانيّة[٧]. ويُشير كاسون إلى أنّ العقد قد كُتب بخّطين مُختلفين، فكُتب الإطار العام للوثيقة بخطّ غير مُتقن، أمّا شروط العقد وتفاصيله، فكُتبت بخطّ مُختلف مُتقن. وهو ما يُشير إلى أنّ الناسخ للإطار العام للوثيقة قد أوجد عدّة نُسخ منها بطريقة سريعة، بشكل يُشبه العُقود الفارغة الخاصّة بالمحاكم اليوم، بغية السُرعة وتسهيل عمل التجّار الرومان المُقيمين في موزوريس[٨]. ومن خلال شروط العقد يُفهم أنّ التاجر الرومانيّ قدْ حصل على قرض من المُموّل لتمويل بعثة تجاريّة، وشراء سلع من الأسواق الهنديّة، وبيعها في الأسواق

---

1 Casson, L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, op, cit, p 34.

2 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p157.

3 Bagnall. R. S. and Helms. C; Documents from Berenike, op, cit, p15.

4 Young. G. K; op, cit, p50.

5 Casson. L; New Light on Maritime Loans, op, cit, pp196, 197.

٦ تمّت الإشارة إلى هذه المُستوطنة الرومانيّة التي أقام فيها التجّار الرومان في ميناء موزوريس جنوبيّ الهند، كما جرى بيان طبيعتها والدلائل على وجودها، تلك الدلائل التي كان إحداها هذا القرض. راجع الفصل الثالث من هذه الأطروحة، الفقرة المُتعلّقة بميناء موزوريس والتواجد الرومانيّ الدائم فيه، ص ٢٢٣- ٢٢٥.

7 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p90- 92.

8 Casson. L; New Light on Maritime Loans, op, cit, pp196, 197.

المصريّة[١]. المُقترِض من جهته، تعهّد بوضع كامل السلع، حين وصولها إلى مصر، تحت رقابة وكلاء المُقرِض(المُموّل) حتّى يتمّ استيفاء القرض من قبل وكلاء المُقرِض في مصر. وفي حال عدم دفع القرض في المُدّة المُحدّدة، فإنّ من حقّ وكلاء المُقرِض مُصادرة السلع التي يحملها المُقترِض[٢].

وهذا القرض، الذي تضمّنته ورقة بردي موزوريس، يُقدّم عدّة إشارات علميّة مُهمّة في مجال التجارة الرومانيّة مع الهند. الإشارة الأولى، وهي أنّ المُموّل كان تاجراً رومانيّاً غنيّاً بما فيه الكفاية حتّى يُقدّم قرضاً لتاجر آخر في مجال التجارة الشرقيّة، وحتّى يحتفظ بوكلاء له في مصر[٣]، وهؤلاء الوكلاء كانوا خبراء كفاية في مجال قروض سيّدهم حتّى تلقّوا التعليمات بوضع السلع تحت رقابتهم، أو مُصادرتها في حال عدم دفع المُقترِض لقرض سيّدهم[٤]. الإشارة الثانية، وهي في مجال تسويق السلع الشرقيّة، إذْ أنّ تحديد مصر كمكان لاستيفاء القرض دليل على أنّ بيع السلع الشرقيّة كان يتمّ في مصر. وبما أنّه الحكومة كانت تحظُر على التجّار بيع السلع إلّا في الإسكندريّة[٥]، فإنّ هذا يجعل من أسواق الإسكندريّة المكان الذي تُباع فيه السلع قبل إعادة تصنيعها، ومن ثمّ استكمال تسويقها نحو بقيّة الأسواق المُتوسّطيّة[٦].

بالإضافة إلى هذه الأنواع من التجّار الذين كانوا بحاجة لتشكيل اتحادات تجاريّة، أو استئجار مساحة للشحن، أو الحصول على قرض لتمويل بعثاتهم التجاريّة عبر البحر الأحمر. فإنّ هناك النوع الأغنى من التجّار، أو تجّار الصفّ الأوّل والذين كان لديهم إمكّانات ماليّة هائلة، ويملكون سفناً خاصّة بهم شغّلوها في التجارة الشرقيّة، بالإضافة إلى امتلاكهم لوكلاء تجاريين في الأماكن المُختلفة التي اشتركت في تجارة البحر الأحمر المصريّة[٧]، من هؤلاء التجّار كان التاجر فاروس، الذي سبقت الإشارة إليه، والذي حفظت سجلّات برنيكي أنّه امتلك، أو أدار عدداً من السفن التجاريّة العاملة في التجارة مع اليمن والشرق. وكذلك التاجرتان إيليا أيزيدورا وإيليا أولمبياس اللتان أشارتا إلى نفسيهما على أنّهما تاجرتان ومالكتان لسفينة، بالإضافة إلى تشغيلهما لمُوظّفين يعملون معهم في تجارتهم. ومن هؤلاء التجّار أيضاً كان التاجر بارثينيوس ابن بامينيس الذي ورد اسمه ضمن إيصالات شركة نيكانور على أنّه تاجر يمتلك مصالح في كوبتوس، وموانئ البحر الأحمر مما يفرض احتمالاً قويّاً أنّه امتلك وكلاء في مناطق التجارة الحيويّة هذه.

1 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p157.
2 Mcleister. K; op, cit, p30.
3 Casson. L; New Light on Maritime Loans, op, cit, p190.
4 Young. G. K; op, cit, p51.
5 Ladds.B; op, cit, p12.
6 Young. G. K; op, cit, p51.
7 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p158.

٣- السفن الرومانيّة العاملة في التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق عبر البحر الأحمر:

تُقدّم المصادر الكلاسيكيّة معلومات مُهمّة تمُكّن الباحث، في مجال التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق، من إعادة بناء صورة مُتكاملة، إلى حدّ ما، عن شكل السفن التجاريّة العاملة في البحر الأحمر، وأحجامها، لابلْ وأسمائها أيضاً.

كانت السفن الرومانيّة العاملة في البحر الأحمر مُشابهة من حيث الشكل للسفن العاملة في البحر المُتوسّط[١]، وهو ما يؤكّده رسم تصويريّ عُثر عليه في ميناء برنيكي. ويُصوّر ذلك الرسم، المُؤرّخ إلى الفترة بين ٤٠- ٧٠م، سفينة رومانيّة كبيرة مُربّعة ومُشابهة إلى الأنواع المُستخدمة في البحر المُتوسّط[٢].

أمّا من حيث الحجم فكانت السفن الرومانيّة العاملة في البحر الأحمر والمُحيط الهنديّ تفوق نظيراتها المُستخدمة في البحر المُتوسّط[٣]. وهذا مُؤكَّد بجزء من رصيف للسفن في ميناء برنيكي. إذْ كشفت التنقيبات في هذا الرصيف عن وجود فُسحات عريضة لرسو السفن الرومانيّة. تلك الفسحات كانت قادرة على استيعاب سفن بطول ٣٣ متر، وهو ما يجعل تلك السفن قادرة على نقل شحن يُقارب وزنه حوالي ٣٥٠ طن[٤]، وكان بإمكان بعض تلك السفن زيادة حمولتها لتصل إلى ٥٠٠ طن[٥]، مع الأخذ بعين الاعتبار أنّ قسم لابأس به من قدرة السفينة الاستيعابية كان يُخصّص للطاقم والمؤون[٦]. وعلى الأرجح أنّ هذه السفن الرومانيّة كانت السفن الأضخم بين السفن العاملة في البحر الأحمر والمحيط الهنديّ[٧].

ويُقدّم فيلوستراتوس وصفاً للسفن الرومانيّة العاملة في المحيط الهنديّ، هذا الوصف الذي قدّمه فيلوستراتوس جاء في معرض عرضه لسيرة شخصيّة كتبها عن الفيلسوف الوثنيّ أبولونيوس من تينا[٨]. و ورد أنّ أبولونيوس سافر إلى الهند، خلال القرن الأوّل الميلاديّ. ولكنّه سلك الطريق البرّي، وتمّت الإشارة سابقاً إلى الحادثة التي جرت معه أثناء عبوره لمعبر زيوغما.

ودخل أبولونيوس، أثناء تواجده في الهند، في مناظرة مع عدد من الفلاسفة الهنود حول طبيعة

---

[1] Young. G. K; op, cit, p56.

[2] Sidebotham. S; The Ship Graffito' In Sidebotham and Wendrich (eds) Berenike, No. 95, pp315- 317.

[3] Hopkins.K; Models, ships and staples, op, cit, pp98, 99.

[4] Sidebotham. S; Berenike and the Ancient Maritime Spice Route, op, cit, p195.

[٥] هذا الحجم من الحمولة يُعتبر حجماً كبيراً حتّى بالمقارنة مع السفن التي قام الأوربّيون ببنائها في العصر الحديث، إذْ بلغ مُتوسّط حمولة السفن البريطانيّة، العاملة في التجارة مع الهند خلال القرن الثامن عشر الميلاديّ، مايُقارب من ٤٤٠ طن. انظر:

McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p188.

[6] Casson, L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, op, cit, p35.

[7] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p95.

[8] Bunson; op, cit, p429

الإله والكون. فبدأ أبولونيوس بشرح أفكاره بهذا الخصوص من خلال التناظر الوظيفي لسفن البحر الأحمر التي استخدمها التجّار الرومان. إذْ شبّه أبولونيوس الكون بسفينة كبيرة جدّاً تقودها هيئة مُتسلسلة من الآلهة[١].

و يشرح فيلوستراتوس، على لسان أبولونيوس طبعاً: " يبني المصريّون السفن لمُحيطنا. هم يُرسلونها إلى البحر لاستبدال السلع المصريّة بالسلع الهنديّة. وهم يبنون السفن على مقياس كبير لدرجة أن السفن المُستخدمة من قِبلهم كانت مُساوية في الحجم إلى العديد من تلك السفن المُستخدمة من قِبَل الأجناس الأخرى"[٢].

وأظهرت المُسوحات الأثريّة في موقع ميناء برنيكي أنّ السفن الراسية كانت تُربط إلى أرصفة أو مرابط كبيرة مصنوعة من خشب الأَرْز، ومن ثمّ تُفرغ السلع على المعابر. وعُثر في مينائي برنيكي وميوس هرموس على بقايا من شباك الشحن، و الحلقات (البكرات)، و الأشرعة المُزّقة، والحبال المُستخدمة في المراسي[٣]. وصُنعت العديد من سفن الشحن الرومانية، العاملة في البحر الأحمر، من خشب الأرْز اللبنانيّ. ومن المحتمل أنّ مواضع بناء السفن كانت في الميناء الشماليّ أرسينوى(السويس)[٤]. واكتشف علماء الآثار الذين نقّبوا في ميوس هرموس أنّ الدعامات المعماريّة في خرائب الأبنية القديمة كانت من بقايا سُفن قدْ تكون أنقذت من الغرق[٥]. وعلى ما يبدو فإنّ السكان، في ميوس هرموس، قاموا بسحب القطع الخشبيّة الموجودة على الشاطئ من بقايا السفن، و استخدموها في بناء التجهيزات في البلدة الساحليّة. وهذا الأمر بحدّ ذاته قدّم معلومات مُهمّة حول بناء السفن الرومانيّة العاملة في البحر الأحمر. أمّا الإصلاحات الواسعة النطاق، بما فيها تركيب الأخشاب الجديدة وتحطيم السفن القديمة، فكانت تتمّ في موانئ ميوس هرموس و برنيكي[٦]. والدليل على ترميم السفن يأتي من تعرفة كوبتوس التي تُدرج الرسوم الواجب دفعها على صواري السفن العابرة للصحراء الشرقيّة[٧]. و استُخدمت العربات لنقل هذه الأحمال الثقيلة. ويبدو أنّ القواعد التي وضعتها الحكومة الرومانيّة، بوجوب دفع الأخشاب المُستخدمة في إصلاح السفن لتعرفة كوبتوس، قد تعرّضت للخرق أحياناً. إذْ عُثر على أمر

---

[1] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p95.
[2] Philostratus; Life of Apollonius of Tyana, III, 35.
[3] Blue. L; 'Myos Hormos - Quseir al-Qadim: A Roman and Islamic port on the RedSea coast of Egypt – a maritime perspective, Proceedings of the Seminar for Arabian Studies, Seminar for Arabian Studies, London, 2002, p27.
[4] Tomber. R , Abraham S; Migration, Trade and Peoples, The British Association for South Asian Studies, The British Academy, London, p8.
[5] Sidebotham. S; Berenike and the Ancient Maritime Spice Route, op, cit, p198- 200.
[6] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p95.
[7] Milne. J.G; A History of Egypt: Vol. 5: Under Roman Rule, Methuen & Co, London 1898, pp 123, 124.

عسكريّ رومانيّ خُربش على قطعة فخّاريّة وجدت في أحّد الحصون الرومانية على الطريق الصحراويّ بين كوبتوس وميوس هرموس. هذا الأمر العسكريّ كان مُوجَّهاً من قائد رومانيّ كبير يُدعى أرتوريوس بريسكيلّوس (Artorius Priscillus) إلى جنوده. ويحذّرهم فيه أنّ بعض بنائي السفن كانوا يشترون السفن من سائقي العربات مُباشرة لتجنّب دفع رسوم النقل المطلوبة، لذلك حذّر بريسكيلّوس جميع الحاميات، على طول الطريق من كوبتوس إلى البحر الأحمر، أنّه ينبغي لهذه المُمارسات أنْ تتوقّف فوراً[1].

أمّا عن مراحل بناء السفن التجاريّة الرومانيّة العاملة في البحر الأحمر، فكانت تبدأ بربط الألواح الخشبيّة مع بعضها البعض باستخدام تجاويف قويّة وأوتاد تُربط لتشكيل تركيب قويّ مُدعّم ذاتيّاً(أيّ يُمسك بعضه البعض)[2]. وبعد أنْ كان يتمّ إكمال بناء الهيكل، كان الصانع الرومانيّ يقوم بربط الدعامات(العوارض) الخشبيّة الداخليّة إلى بعضها البعض لتدعيم داخل السفينة[3]. ومن ثمّ كان يُضاف إلى الهيكل غطاء أو طبقة واقية من القار المُضاد للماء مع طبقة من الرصاص للقسم الذي تحت الماء لمنع المخلوقات البحريّة الصغيرة من الاختباء داخل أضلاع السفينة السفليّة[4].

وكان للهنود معرفة بتقنيات بناء السفن اليونانيّة– الرومانيّة بسبب نشاطات بناء أسطول الإسكندر المقدونيّ الكبير في دلتا نهر الهند الكبير شمال غربيّ الهند عام٣٢٥ ق.م[5]. إلّا أنّه ونظراً لوجود عدّة موانئ طبيعيّة في الهند، فإنّ صانعي السفن الهنديّة قد فضّلوا تصاميم بديلة للتصاميم المُستخدمة في البحر الأحمر، إذْ قاموا ببناء سفن مُربّعة ضحلة أو قليلة العمق في المياه وذلك لإعطاء إمكانيّة سحبها بسهولة على اليابسة، أثناء عواصف الرياح الموسميّة، أو رسوّها بسلامة في المصبّات الضحلة[6]. واستخدم بنّاؤوا السفن الهنديّة أربطة من الحبال لربط الألواح الخشبيّة لهيكل سفينتهم بعضها ببعض بدلاً من المفاصل والمسامير[7]. وهذا كان يعني أنّ مراكبهم كانت قادرة على مقاومة تأثير الارتطام على الشعب المُرجانيّة من دون تعرّض المفاصل بين الأخشاب للكسر.

---

[1] Sidebotham. S; Berenike and the Ancient Maritime Spice Route, op, cit, p201.
[2] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p36.
[3] Tomber. R , Abraham S; Migration, Trade and Peoples, op, cit, p6.
[4] Blue. L; op, cit, pp 9, 38, 82.
[5] Diodorus Siculus; Library of History, XVII, 89.
[6] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p96.
[7] Procopius; Persian Wars, I, 19, 23- 24.

كانت مصر تفتقر إلى أنواع الأخشاب اللازمة في صناعة السفن[1]. ويُشير بليني إلى استيراد الخشب من الشرق منذ القرن الرابع قبل الميلاد على الأقلّ[2]. كما يصف دليل البحر الإريثيري كيف قامت السفن الهنديّة بنقل مواد بناء السفن إلى الموانئ البارثيّة. ويذكر الدليل من بين تلك المواد، النحاس للمسامير وأخشاب الساج[3]. من المحتمل أنّ السفن الهنديّة قد قامت برحلات مُماثلة إلى موانئ البحر الأحمر الرومانية لتزويدها بمثل تلك المواد الأوليّة لصناعة السفن التجارية.

وتضمّن الخشب المُكتشف في ميناء برنيكي الخشب الاستوائي الصلب الذي حمل اسم الساج. هذا الخشب الصلب كان يُستخدم في صنع الدعامات التي وصل طول بعضها إلى ثلاثة أمتار[4]. وكان الساج أحّد الأنواع الممتازة للخشب المُستخدم في صناعة السفن، إذْ كان خشباً ثقيل وصلب جدّاً، أضف إلى أنّ نجارته وتطويعه في الصناعة كان سهلاً أيضاً[5].

ولذلك كان يتمّ استيراد هذا النوع من الأخشاب الاستوائية من جنوبي شرقيّ أسية. كما تمّ استخدام القطن الهنديّ لصنع الأشرعة البحريّة ذات النوعيّة المُمتازة[6].

وعُثر أثناء التنقيبات في برنيكي على دعامة خشبيّة بطول تسعة أقدام، وآثار المسامير واضحة عليها. كما عُثر على قطع من الأشرعة القطنية الهندية التي زوّدت بحلقات حسب الأسلوب الرومانيّ في بناء السفن[7].

وجاءت السفن اليونانيّة– الرومانيّة على شكل شاحنات عميقة القاع، واستخدمت شراع كبير في الوسط ليُساعدها على السير بسرعة أمام الرياح. كما زُوّدت السفن الرومانيّة العاملة في التجارة الشرقيّة بأوقية أو متاريس ذات مُستوى عالي نسبيّاً، وذلك لمُساعدتها على مقاومة الرياح الموسميّة والأمواج العاتية في المحيط الهنديّ. هذه المتاريس، التي كانت تُشبه السُور، صعّبت على القراصنة مهاجمة وركوب السفينة[8]. ويُؤكّد فيلوستراتوس على ميّزات هذا التصميم فيكتب: " يُضلّعون جوانب السفينة بالمزاليج لحمل السفينة مع بعضها البعض، ويرفعون متاريسها أو أوقيتها وساريتها إلى مستوى عالي". كما يذكر فيلوستراتوس أنّ السفن الرومانيّة، العاملة في

---

1 Wachsmann.S; Seagoing Ships and Seamanship in the Bronze Age Levant, College Station: Texas A&M University Press, 1998, p310.

2 Pliny; N. H, XVI, 8, 20.

3 P. M. E; XXXVI.

4 Sidebotham, S. E; The Red Land: The illustrated Archaeology of Egypt's Eastern Desert, op, cit, pp181, 182.

5 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p37.

6 Tomber. R , Abraham S; Migration, Trade and Peoples, op, cit, p9

7 Sidebotham. S; Berenike and the Ancient Maritime Spice Route, op, cit, p201.

8 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p96.

المحيط الهنديّ، " زُوّدت بعدّة مقصورات على العوارض الخشبيّة التي سارت عبر السفينة"[١]. ومن المُحتمل أنّ هذه المقصورات، التي أشار إليها فيلوستراتوس، كانت قُمرات أو حجرات إضافيّة أقيمت على السطح لتقديم ملجأ للبحّارة عند هبوب الرياح الموسميّة التي كانت تهبّ بعُنف أحياناً[٢]. وسَحبت كلّ سفينة مركب صغير معها، كان يتمّ استخدامه لتدعيم السفينة عند النزول في الموانئ الشرقيّة. كما تمّ تركيز فرد من الطاقم بصورة دائمة على متن هذا المركب. ويصف بيترونيوس كيف" يقف بحّار على متن المركب ليلاً نهاراً. أنت لا تسطيع أنْ تتخلّص من ذلك الحارس إلّا بقطع حنجرته أو رميه خارج السفينة بالقوّة"[٣]. وكان من المُمكن رفع هذا المركب الشاطئيّ في حال تعرّضت السفينة الرئيسيّة لعاصفة ما. كما صُمّمت السفن الرومانيّة، المُخصّصة للرحلات إلى الهند، بسارية أكبر وشراع رئيسيّ لِتزيد من قوّة الرياح إلى أقصى حدّ خلال الرحلة البحريّة في المحيط[٤]. كما كان لتلك السفن شراع صغير يُدعى" أريمون(Aremon)" وُضع على مُقدّمة المركب. ويصف بليني شكل الأشرعة في السفن الرومانيّة فيُورد: " في هذه الأيّام، نحن لمْ نرضَ حتّى أصبحت الأشرعة أكبر من السفينة والأعمدة المُفردة. كما وضعنا أشرعة إضافيّة فوق العارضة، وأخرى انتشرت على الأقواس ومُقدّمة ومؤخّرة السفينة"[٥]. وعُثر في ميناء برنيكي على صورة رُسمت على قطعة فخّاريّة تُظهر سفينة تجاريّة في البحر الأحمر، فظهرت تلك السفينة بأشرعة عالية تناسبت والمُستويات العالية للصاري الرئيسيّ للسفينة[٦]. كما قام الصانع الرومانيّ بتزيين الصاري الرئيسيّ بتركيبات نحاسية على اعتبار أنّ الحديد كان له تأثير تأكُلي على السفينة[٧]. كما رُبطت قطع قماشيّة، أشبه بالرايات، إلى الصاري الرئيسيّ والعوارض الخشبيّة الخلفيّة. هذه الرايات كان الهدف منها الإشارة إلى أحوال الرياح السائدة فوق ظهر المركب[٨].

وعُثر في مدينة بومبي على صورة لسفينة شحن تجاريّة، تُدعى أوروبا(Europa)، وظهرت تلك السفينة مُزوّدة بشراع واحد، وعليها لوحة إسميّة وُضعت على مُقدّمتها، كما زوّدت تلك السفينة بدفّتين كبيرتين، و تسحب خلفها سفينة إسناد صغيرة كانت مُصمّمة ربّما لعمليّات إنزال الشحن

[1] Philostratus; Life of Apollonius of Tyana, III, 35.
[2] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p37.
[3] Petronius; Satyricon, CII, 5
[4] Philostratus; Life of Apollonius of Tyana, III, 35.
كذلك: هودجز(هنري): التقنية في العالم القديم، ترجمة: رندة قاقيش، مُراجعة: محمود أبو طالب، الدار العربية للتوزيع والنشر، عمّان، الأردن، ١٩٨٨م، ص٢١٧.
[5] Pliny; N. H, XIX, 1.
[6] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p97.
[7] Athenaeus; The Deipnosophists, XXXXIII.
[8] Sidebotham. S; Berenike and the Ancient Maritime Spice Route, op, cit, p202.

على الشاطئ[1]. وظهر في الصورة كذلك رؤوس نصف أعضاء الطاقم تقريباً، يقوم بعضهم بإدارة السفينة، وبعضهم بإدارة الدفّة، كما يظهر مُراقب يقف على منصّة فوق الصاري العُلويّ وهو يومئ بيده[2].

ولُوّنت الأشرعة في بعض السفن الرومانيّة باللون الأحمر القاني، في حين رُسم على أشرعة أخرى صور مُلوّنة مُستوحاة من الأساطير الكلاسيكيّة[3]. ويصف لوكيان سفينة رومانيّة، دُعيت إيزيس، كانت تحمل على مقدّمتها شكل للإلهة إيزيس مع شراع قُرمزيّ[4]. ويُورد بليني، في هذا الشأن، أنّ العديد من السفن الرومانيّة كانت ترفع رايات مُلوّنة، وأنّ السفينة الإمبراطوريّة كانت السفينة الوحيدة التي يحقّ لها أنْ ترفع شراعاً مصبوغاً باللون الأرجواني[5].

أمّا طاقم السفينة، فكان يُقيم، أغلب الأحيان، قرب مُؤخّرة السفينة. وعادةً ما تضمّنت مُؤخرة السفينة مكان للطبخ، ومقصورة لإقامة قائد السفينة. وحملت السفينة فوانيس لامعة على مؤخّرتها للإشارة إلى السفن الأخرى، ولمنع الاصطدامات بها[6].

وسارت أغلب سفن البحر الأحمر على عادة السفن المتوسّطيّة بوضع شكل إوزّة على مؤخرتها[7]. ويصف لوكيان سفينة إسكندريّة لنقل الحبوب تظهر بمُؤخّرة كبيرة مع مُنحنى مُتعرّج بشكل وزّة ومنقار مُذهّب[8]. ويبدو أنّ الصانع الرومانيّ قدْ لجأ إلى وضع هذه الرموز على اعتبار أنّها كانت مقدّسة عند الإلهة إيزيس التي أُعتقد أنّها تُقدّم رعاية وحماية خاصّة للتجّار[9]. ويصف الأدب التاميليّ هذه الأشكال في السفن الرومانيّة عندما تظهر تلك السفن في الليل وقد رُبطت إلى الساحل الهنديّ وهي مُضاءة بمصابيح النفط اللامعة التي ناسبت مُؤخراتها التي تشبه رقبة الإوزّة[10].

كما وُضع على الجزء الخلفيّ من بعض السفن التجاريّة مذبحاً حجريّاً، كان قائد السفينة يستخدمه لتقديم البخّور والتقدمات للآلهة. كما زوّدت السفن الرومانيّة بكتل رصاصيّة تُستخدم في قياس

---

[1] يُثبت بلوتارخوس أنّ سفينة الشحن الرومانيّ حملت معها قارب صغير بصورة دائمة عندما أورد، في معرض حديثة عن سيرة القائد الرومانيّ بومبيوس، أن التاجر "بيتيكوس" عندما شاهد بومبيوس قادماً من بعيد، أمر البحّارة بإنزال قارب السفينة، وأصعد بومبيوس على متن السفينة. إنظر:
Plutarch; Pompey, LXXIII.

[2] Greene. K; Archaeology of the Roman Economy, Batsford, 1983, p27.

[3] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p97.

[4] Lucian; The Ship, V.

[5] Pliny; N. H, XIX, 5.

[6] Dio Cassius; Roman History, XLIX, 17, 2.

[7] للوقوف على شكل تلك السفن المُزوّدة بمُؤخّرة لها شكل إوزّة، انظر الملاحق في نهاية هذه الأطروحة، ص ٥٣٨.

[8] Lucian; The Ship, V.

[9] كلاوس(مانفريد): الإسكندريّة أعظم عواصم العالم القديم، ص٩٨.

[10] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p37.

عمق المياه، وقطع فلينيّة طافيّة لتحديد الموقع الآمن للرسو، أو لرميها(أيّ القطع الفلينيّة) للأشخاص الذين يسقطون خارج السفينة[١].

وكُيّفت السفن الرومانيّة الداخلة إلى المحيط الهنديّ لمقاومة هجوم القراصنة. ويقترح أثيناسيوس أنّ مُهمّة المراقبة الجيّدة، على متن سفينة نقل كبيرة، يجب أن تُدار من قبل أربعة رجال مُسلّحين تسليحاً كاملاً و اثنين من النبّالين[٢].

وغالباً ما حملت السفينة التجاريّة الرومانيّة قِطع من الحجارة التي كان يقوم الحرس والطاقم بقذفها أسفلاً على المُهاجمين للسفينة. كما حملت بعض السفن أوزان نحاسيّة كبيرة كان يتمّ إسقاطها على سفن العدو بهدف تحطيم أخشابها العُلويّة[٣].

أمّا بالنسبة لأسماء السُفن، فتحفظ المصادر الكلاسيكيّة أسماء عدد من السفن الرومانيّة العاملة في المحيط الهنديّ، من تلك الأسماء كان الاسم" هيرمابولون (Hermapollon)" الذي وجد مكتوباً على ورقة بردي موزوريس[٤]. و الاسم هيرمابولون مُكوّن من مقطعين. هرمس (Hermes)، وهو الإله اليونانيّ الحامي للتجّار، والإله الرسول الذي سافر عبر الحدود بسرعة هائلة. لذلك حملت هذه السفينة اسم هرمس تكريماً لهذا الإله وتوسّلاً لحمايته[٥]. وأبولّو (Apollo)، وهو إله الشمس الرئيسيّ الذي يُسافر يوميّاً عبر السماوات مُبتدِأً رحلته اليوميّة من الشرق[٦]. لذلك فإنّ إسباغ اسمه على السفن التجاريّة المُتوجّهة نحو الشرق يبدو أمراً مُبرّراً.

وتُسجّل قطعة فخاريّة من موقع ميناء برنيكي اسم سفينة شحن رومانيّة أخرى عملت في البحر الأحمر، هذه السفينة دُعيت" جمناسيارخيس(Gymnasiarchis)"[٧].

والجمنازيوم(Gymnasium) كان مركز للثقافة والهويّة اليونانيّة، و الجمنازيارخ (Gymnasiarch)، كان مُتبرّع غنيّ زوّد الجمنازيوم بالنبيذ والزيت، وكان يتمتّع باحترام كبير في الأوساط اليونانيّة[٨]. لذلك فمن المُحتمل أنّ مالك السفينة كان رجل أعمال يونانيّ وظّف أرباحه التجاريّة في مثل هذا النوع من التبرّعات. ومن المُحتمل أنّ اسم هذه السفينة يُشير إلى شحنة من النبيذ والزيت الذي شُحن لمنفعة المُدن الأجنبيّة.

---

[1] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p99.
[2] Athenaeus; The Deipnosophists, XLIII.
[3] Casson. L; Ships and Seamanship in the Ancient World, op, cit, p239.
[4] Young. G. K; op, cit, p56.
[5] Bunson; op, cit, p365.
[٦] سلامة(أمين): الأساطير اليونانية والرومانيّة، دار الفكر العربيّ، ١٩٨٨، ص٢٥، ٨٤.
[7] Sidebotham, S. E; The Red Land: The illustrated Archaeology of Egypt's Eastern Desert, op, cit, p195.
[8] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p39.

٤– طاقم السُفن الرومانيّة العاملة في التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق عبر البحر الأحمر:

وُجد، بالإضافة إلى التجار العاملين في التجارة الرومانيّة عبر البحر الأحمر، مجموعات مُتعدّدة أخرى، كسبت رزقها من التجارة الشرقيّة بطريقة غير مباشرة. الشريحة الأكبر بين هؤلاء كانت الأشخاص الذي قاموا بإدارة السفن التجاريّة انطلاقاً من قائد السفينة مُروراً بالبحّارة وصولاً إلى الحرس والمُرتزقة على متن تلك السفينة.

وتولّى قيادة السفينة الرومانيّة، العاملة في التجارة الشرقيّة، قائد معروف باسم" ناوكليروس (Naukleros)"، وكان هذا القائد مسؤول عن الطاقم والمُسافرين من ضمنهم التجّار أو وكلائهم والسلع المشحونة كذلك[١]. كما تولّى هذا القائد المسؤوليّة عن فرق المُرتزقة التي وُضعت على السفينة لحمايتها. مع الإشارة إلى أنّ بعضاً من هؤلاء الناوكليروس كانوا مسؤولين عن عدّة سفن تجاريّة ويترأسون عدّة قادة سفن أصغر منهم ويتبعون لهم[٢].

وسُجّل اسم أحّد قادة السفن في نقش وُجد على ضريح صغير على الطريق بين كوبتوس وميناء برنيكي. هذا الرجل دُعي سيفيروس(Severus) ابن موسخيون (Moschion)، وترك رسالة على حائط كهف صغير مُلقّباً نفسه بـ "ناوكليروس"[٣].

كما أشار النقش، الذي تُرك من قِبل سيدتا الأعمال أيزيدورا و أولمبياس، إلى أنّ أبوليناريوس كان يقوم بمهمّة ناوكليروس أيّ قائد لسفينتهما[٤].

وتضمّنت كلّ سفينة تجاريّة رومانيّة ما يُشبه الهيئة التي تضمّ عدد من الضبّاط، وفريق من المُرشدين أو من قياديّي الدقّة، اختصاصيين بالمراقبة، وعشرات من البحّارة[٥]. ويُشير الجغرافيّ استرابون إلى أنّ البحّار يودكسوس قد ضمّن الأطباء بين أعضاء طاقمه عندما استكشف المحيط الهنديّ[٦]. ويصف فيلوستراتوس التشكيلة الواسعة من الأشخاص الذين عملوا على متن سفن الشحن الرومانيّة التي كانت تُبحر إلى الهند، فيكتب: " يضع رجال الأعمال الرومان عدداً من الربابنة(قادة السفن) على متن السفينة، ويجعلونهم تابعين للرجل الأعقل أو الأكبر سنّاً، ويضعون أيضاً عدد من الضبّاط على مُقدّمة السفينة، كذلك بحّارة مَهَرَة لإدارة والإشراف على الأشرعة"[٧].

---

[1] Casson. L; Ships and Seamanship in the Ancient World, op, cit, pp314, 315.

[2] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p101.

[3] Adams. C; op, cit, p41.

[4] Rostovtzeff. M; Social and Economic History of the Roman Empire, op, cit, pp131, 132.

[5] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p39.

[6] Strabo; the Geography, II, 3, 4.

كذلك: مولاي رشيد(المُصطفى): المغرب الأقصى عند الإغريق واللاتين، ص٢٢.

[7] Philostratus; Life of Apollonius of Tyana, III, 35.

ومن المُحتمل أنّ بعض أصحاب السفن التجاريّة الرومانيّة قد استعانوا ببعض الملّاحين من الهنود أو العرب أو الأفريقيين لقيّادة دفّة سفنهم على اعتبار أنّ هؤلاء كانت لديهم خبرة طويلة في مجال العمل البحريّ، إذْ يُورِد استرابون أنّ يودكسوس استخدم ملّاحاً هنديّاً، كما استعان بقائد دفّة أثيوبيّ أثناء إبحاره في المياه حول شرقيّ أفريقية[١]. ومن المُؤكّد أنّ هذا الأثيوبيّ كان يمتلك خبرة كبيرة ودراية تامّة بالمياه الساحليّة حتّى وظّفه يودكسوس لتسيير سفينته.

وكان لِزاماً على معظم السفن التجاريّة الرومانيّة أنْ تحمل على متنها فريقاً من صُنّاع الأشرعة والنجارين لتولّي القيام بإصلاح الأعطال التي قد تنشأ أثناء الرحلة البحريّة الطويلة من موانئ البحر الأحمر إلى اليمن والشرق. وحضور هؤلاء الحرفيين في تجارة البحر الأحمر الرومانيّة يبدو بوضوح من تعرفة كوبتوس التي أدرجت الرسوم الواجب على هؤلاء دفعها مقابل المرور نحو موانئ البحر الأحمر المصريّة[٢]. وعلى اعتبار أنّ السفن التجاريّة كانت مُعرّضة لهجمات من طرف القراصنة الذين كانوا يستوطنون على الساحل الشرقيّ للبحر الأحمر وعلى بعض مناطق الساحل الغربيّ للهند[٣]، لذلك فقد كان لزاماً على السفن التجاريّة الرومانيّة أنْ تحمل معها عدد من النبّالين المُرتزقة لصدّ أي هجمات مُحتملة قد تتعرّض لها السفينة[٤]. ويُوضّح فيلوستراتوس هذه النقطة فيُورد: " كان يوجد بين رجال الطاقم مجموعة من الرجال المُسلّحين الذين كانت السفينة بحاجتهم لحمايتها من هجمات البدائيين الذين كانوا يعيشون على الساحل الشرقيّ للبحر الأحمر والذين كانوا يكمنون دائماً لمُهاجمة وسلب السفن في عرض البحر"[٥].

ويُؤكّد بليني أيضاً هذه الممارسة من جانب السفن الرومانيّة فيُورد: " تتمّ الرحلات البحريّة إلى الهند كُلّ عام. وتحمل السفن الرومانيّة جماعات من النبّالين لأنّ هذه البحار كانت مُبتلاة بالقراصنة كثيراً "[٦]. وتُقدّر ورقة بردي موزوريس أنّ سفينة هيرمابولون كانت تحمل على متنها سلع تساويّ قيمتها ما يقرُب من ٩ ملايين سيسترِيس[٧]، وهو مبلغ ضخم جدّاً في عُرف العصر الرومانيّ، إذْ أنّ فرقة عسكريّة رومانيّة كاملة كانت تُكلّف، في القرن الأوّل الميلاديّ، مبلغ ١٢ مليون سيسترِيس سنويّاً[٨]، لذلك فإنّه، وبالنظر إلى قيمة السلع التي كانت تحملها السفن

---

[1] Strabo; the Geography, II, 3. 4.
[2] Milne. J. G; op, cit, pp123, 124.
[3] P. M. E; XLIII. ; Pliny; N. H, VI ,26, 104. ; Ptolemy; Geography, VII, 1. ; Peutinger Table; XI.
[4] Schneider. P; Before the Somali Threat: Piracy in the Ancient Indian Ocean, The Journal of the Hakluyt Society, July, 2014, pp1- 28, p24.
[5] Philostratus; Life of Apollonius of Tyana, III, 35.
[6] Pliny; N. H, VI ,26.
[7] Young. G. K; op, cit, pp50, 51.
[8] Duncan-Jones. R; Money and Government in the Roman Empire, Cambridge University Press, Cambridge, 1994, p34.

الرومانيّة العابرة للبحر الأحمر والمحيط الهنديّ، وبالنظر إلى ثروة التجّار الرومان العاملين في التجارة الشرقيّة، فإنّ استئجار عدد من الرجال المُسلّحين يبدو أمراً عاديّاً لحماية السلع الشرقيّة الثمينة المشحونة على متن تلك السُفن[1].

وتوجّب على طاقم السفينة تسيير أعمال السفينة بروح العمل الجماعيّ لأداء المهام الدقيقة الموكلة على عاتق كُلّ منهم بغية إيصال السفينة إلى وجهتها المنشودة. ويصف ستاتيوس الإبحار في المحيط عندما " بعض البحّارة يُثبّتون حبال الأشرعة على صواري السفينة، ويرفعون الأشرعة إلى مُستوى الصاري الأعلى، وينشرون الأشرعة إلى الريح. أفراد آخرون يقيسون عمق المياه الضحلة، وآخرون يؤمّنون المركب الذي تدلّى إلى الخلف، والبعض الآخر يغطس إلى الأعماق ليفكّ المرساة ويرفعها"[2]. ويُقدّم فيلوستراتوس صورة عن ثمرة العمل الجماعيّ الناجح على متن السفينة فيُورد: " إذا استطاعوا العمل بتوافق، كلّ منهم طبقاً لمُهمّته البحريّة، فإنّ السفينة ستصل بشكل أفضل إلى جميع الموانئ، وسيقومون بإبحار مُناسب في طقس جيّد، وسيكونون آمنين كما لو أنّ إله البحار بوسيدون يحرسهم"[3].

٥- نقل القوافل ضمن مصر:

برزت مجموعة أخرى ارتبطت بإدارة التجارة الرومانيّة عبر البحر الأحمر، هذه المجموعة كانت تتألّف من هؤلاء الأشخاص المسؤولين عن قيادة الجمل والحمير عبر الصحراء الشرقيّة، والذين كانوا يُشكّلون، مع حيواناتهم، عنصراً لا غنى عنه لتحقيق إدارة تجارية ناجحة[4]. وتعهَّدَ عمليّات النقل شركات نقل مُتخصّصة في هذا المجال، جعلت مقرّها في كوبتوس. وكانت تمتلك عدد من الحمير والجمال، بالإضافة إلى إمكانات ماليّة تُمكّنها من القيام بمُهمّة النقل عبر الصحراء الشرقيّة[5].

أحّد أبرز شركات النقل، المعروفة من المصادر الآثريّة، والتي قامت بنقل الشحن التجاريّ والمُؤن إلى موانئ البحر الأحمر الرئيسيّة كانت شركة نيكانور[6]. ويُقدّم أرشيف هذه الشركة معلومات مُهمّة جداً بهذا الخصوص، إذْ لم تكن مجموعة إيصالات عائلة نيكانور تتضمّن أسماء الشركات التجاريّة وكبار التجّار الرومان ووكلائهم فحسب، بلْ تضمّنت أسماء أشخاص شاركوا في عمليّات النقل التي كانت تُديرها العائلة. وتضمّن أرشيف نيكانور إيصالات عمل بخصوص نقل المؤون المُختلفة إلى الأفراد في ميوس هرموس و برنيكي بين عاميّ ١٨ ق.م و ٦٩م[7].

1 Schneider. P; op, cit, p24.
2 Statius; Silvae, III, 2, 24- 30.
3 Philostratus; Life of Apollonius of Tyana, IV, 9.
4 Young. G. K; op, cit, p57.
5 Mcleister. K; op, cit, p16.
6 Adams. C; op, cit, pp221, 222.
7 Young. G. K; op, cit, p57.

ومن الأسماء التي تمّ التعرّف عليها والتي عملت في شركة نيكانور كانت التالية:

– نيكانور (Nicanor) بن بانيس(Panes).

– إخوته: فيلوستراتوس(Philostratos)، وأبولوس(Apollos).

– أبنائه: ميرسيس(Miresis)، بيتيهاربوكراتيس(Peteharpocrates).

– أيزيدورا(Isidora) أخت مينودوروس(Menodoros). وعلاقة أيزيدورا هذه بعائلة نيكانور غير معروفة حتّى الآن[١]. ويرى الأستاذ سايدبوثام أنّ أسماء جميع أفراد شركو بيكانور، باستثناء أيزيدورا، كانوا إمّا مصريين هيللينيين، أو يونان مصريين مُستقرين في كوبتوس[٢].

وتضمّنت إحدى أكبر العمليّات، التي تولّت شركة نيكانور القيام بها، ٣٦ جمل. كما حصلت هذه الشركة على عقد لإيصال الحبوب إلى الحصون الرومانيّة في الصحراء الشرقيّة. كما كان للشركة عقود مع عشرين عملاً تجاريّاً والتي كان أفرادها، المُقيمين في موانئ البحر الأحمر، بحاجة إلى الغذاء والمواد الأساسيّة[٣]، وقُدّر أنّ سكّان ميناء برنيكي، وحدهم، كانوا بحاجة إلى حمولة ٥٠٠ جمل شهريّاً على الأقلّ [٤]. كما تُقدّم بقايا أرشيف نيكانور دليلاً عن أنواع السلع التي نُقلت بواسطة هذه الشركة[٥]. والغريب في الأمر، أنّ إيصالات شركة نيكانور لا تذكر السلع الشرقيّة كمواد تمّ نقلها بوساطة الشركة. وإنّما أغلب السلع التي ذُكرت كانت طعام، وشراب، ومواد يوميّة أخرى ذات القيمة المُنخفضة، مثل: الحُصْر، و الأدوية، و اللباس، و الحبال[٦]. مما يُعطي انطباعاً أنّ عمل الشركة كان مُوجّهاً نحو نقل الحاجيّات اليوميّة للمُستوطنين في موانئ البحر الأحمر في برنيكي وميوس هرموس، على اعتبار أنّ هذه الأماكن كانت مُعتمِدة، بشكل كامل، على وادي النيل للتزوّد بالمياه والغذاء والأشياء الأخرى اللازمة لاستمرار إقامتهم في هذه الموانئ[٧]. ولذلك فقد كان هناك فرصة لمُتعهّدي النقل الجريئين لكسب رزقهم بنقل هذه الحاجيّات.

---

١ ليست علاقة أيزيدورا بعائلة نيكانورغير معروفة فقط، بلْ ودورها في الشركة أيضاً بالرغم من أنّها كانت من مؤسّسي شركة نيكانور. إذْ تُظهر قطعة أوستراكا أنّ أيزيدورا لمْ تكن تُجيد الكتابة، وإنّما إحتاجت لشخص يوقّع عنها. إنظر: Fuks. A; op, cit, pp209- 211.

2 Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, op, cit, p83.

3 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p80.

4 Jackson. J; At Empire’s Edge: Exploring Rome’s Egyptian Frontier, Yale University Press, 2002, p105.

5 Casson, L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, op, cit, pp13, 14.

6 Casson, L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, op, cit, pp13- 14.

7 Adams. C; op, cit, p225.

وتؤكّد أوراق البردي التي عُثر عليها في برنيكي وميوس هرموس هذه الحقيقة. إذْ أنّ مُعظمها كان يحتوي أسماء سلع ومواد مُشابهة لتلك المذكورة في أرشيف نيكانور[١].

وحاول يونغ الإجابة على السؤال المُتعلّق بعدم ذكر إيصالات شركة نيكانور لأيّ من السلع اليمنيّة والهنديّة كالبخّور والتوابل، و اقتصارها على نقل المواد والسلع الثانويّة أو ذات الاستخدام اليوميّ. فاقترح يونغ أنّ أحّد الأجوبة المُحتملة على هذا السؤال هو أنّ أرشيف نيكانور كان يتعامل مع المرور الأحاديّ الجانب أو ذي المسار المُفرد من كوبتوس إلى البحر الأحمر فقط. أمّا المُرور بالاتجاه الآخر من البحر الأحمر إلى كوبتوس(الذي يتضمّن السلع الواردة من اليمن والشرق)، فكان مُسجّل ربّما في مكان آخر لمْ يتمّ كشفه[٢]. إلّا أنّ اقتراح يونغ هذا غير وارد لسبب بسيط وهو أنّ أرشيف نيكانور لمْ يكن يتضمّن السلع الرومانيّة التي جرى تصديرها إلى خارج الإمبراطوريّة الرومانيّة كالمنسوجات والأواني الزجاجيّة والخزفيّة[٣]، فلو أنّ الأرشيف كان يذكر السلع المُتوجّهة من كوبتوس إلى البحر الأحمر لكان ذكر هذه السلع ضمن السلع التي نقلتها الشركة. لذلك فإنّ الجواب المرجّح هو أنْ تكون الحكومة الرومانيّة قد منحت رخصة نقل السلع الشرقيّة لشركات نقل مُحدّدة لمْ تكن شركة نيكانور واحدة منها. أو أنّ التجّار الرومان أنفسهم كانوا يقومون بهذه المُهمّة، فوظّفوا رجال يقومون بنقل هذه السلع الثمينة على اعتبار أنّ نقلها كان بحاجة لدرجة من الأمان لا توفّرها شركات النقل الصغيرة هذه.

وبالفعل يوجد في المصادر الآثريّة إشارة إلى أنّ التجّار الرومان قد استخدموا قوافل خاصّة بهم لنقل سلعهم. إذْ وضمن القرض التي تضمّنته ورقة بردي موزوريس، قال المُقترِض للمُقرِض، أنّه وبعد وصوله إلى مصر سيقوم بـ: " وزنِ عشرة تالانتات من السلع، وتقديمها إلى جمّال المُقرِض(سائق جمله)"[٤]. وهو ما يُشير ضمناً إلى أنّ السائق موضع النقاش هنا إمّا أنّه أُستخدم بشكل دائم من قبل المُقرِض، أو عَمِل معه فقط خلال السفرة المُشار إليها في العقد.

بناءً على ذلك، فإنّ المُرجّح هو أنّ الشركات التجارية مثل شركة نيكانور عملت في نقل السلع عبر الصحراء الشرقيّة طوال العام. أمّا القوافل الكُبرى، الحاملة للسلع المُستوردة من الشرق، فنُظّمت فقط عندما عادت السفن من اليمن والهند[٥].

وبما أنّ السفن الرومانيّة من كُلّ اتجاه كانت ستصل في نفس الوقت تقريباً على اعتبار أنّها تعتمد على الرياح الموسميّة في رحلة عودتها البحريّة[٦]. لذلك فإنّ تنظيم هذه القوافل العابرة

[1] Bagnall. R. S, Helms. C.C; The Ostraka, In: Sidebotham and Wendrich (eds) Berenike, 1997, pp201- 205.

[2] Young. G. K; op, cit, pp57, 58.

[3] P. M. E; XXXIX.

[4] Young. G. K; op, cit, pp50, 51.

[5] Fuks. A; op, cit, p213.

[6] P. M. E; LI, LIX. ; Pliny; N. H, VI ,26.

للصحراء الشرقيّة كان سيُحدّد، على الأغلب، لعدّة شهور في السنة فقط. وتُشير عدّة قطع أوستراكا ونقوش، تُؤرّخ إلى القرن الثاني الميلاديّ، عُثر عليها في القُصير، وعلى طول الطُرق الصحراويّة، إلى أنّ الأنباط قد اشتركوا في نقل التجارة، عبر مصر، كقوّاد قوافل، و كسائقين للجمال أو الحمير[١]. ومن المُحتمل أنّه قد جِيء بالأنباط إلى مصر، أو جاؤوا على حسابهم الخاصّ بسبب معرفتهم للصحراء وتجربتهم في قيادة وتسيير القوافل في بلادهم شماليّ شبه الجزيرة العربيّة[٢].

٦- الضرائب التي فرضتها الحكومة الرومانيّة على التجارة الشرقيّة عبر البحر الأحمر:

واجه التجّار العاملون في التجارة الرومانيّة الشرقيّة عبر البحر الأحمر مجموعة من الضرائب والرسوم الجمركيّة. وتفاوتت تلك الضرائب فيما يتعلّق بإدارتها، و نسبتها، و وظيفتها. وسبّبت تلك الضرائب العديد من الصعوبات، من ناحية التكلفة والبيروقراطيّة، للتجّار الذين يعملون في أي مرحلة من مراحل النقل من البحر إلى البحر المُتوسّط. إذْ فُرض بطريقة أو بأخرى على كُلّ مرحلة تقريباً من مراحل النقل ضريبة أو رسم مرور. وبالرغم من ذلك فإنّ القيمة الكبيرة للسلع الشرقيّة في الأسواق الرومانيّة قد مكّنت التجّار من التعامل مع الكلفة الكبيرة لعبء الضريبة المُتكرّر، و ما رافقه من ابتزاز من قبل موظّفي الجمارك. ومن أهمّ الضرائب التي واجهها التاجر الرومانيّ منذ وصوله الموانئ المصرية حتّى مدينة الإسكندريّة كانت الآتية:

أ- تَعْرِفة كوبتوس:

تعامل التجّار الرومان خلال رحلتهم من موانئ البحر الأحمر إلى الإسكندريّة مع عدّة مسؤولين حكوميين رومان، مدنيين منهم وعسكريين. هذه التعاملات بدأت حالما رَسَت السفينة في أحّد موانئ البحر الأحمر. فعند وصول التاجر الرومانيّ لأحّد الموانئ المصريّة كان يتوجّب عليه دفع جزء عينيّ من السلع التي يحملها كضريبة ميناء أو بورتوريا(Portoria) لقاء نزول تلك السلع في أحّد تلك موانئ البحر الأحمر[٣]. وتراوحت هذه الضريبة بين ١- ٣% من قيمة السلع الواردة[٤]. بعد ضريبة الميناء هذه خضعت السلع الشرقيّة لتعرفة مروريّة أخرى جرى دفعها في مدينة كوبتوس على نهر النيل[٥]. وخضع لهذه التعرفة أيضاً مُتعهّدو النقل الذين نقلوا تلك السلع من موانئ البحر الأحمر نحو كوبتوس ومنها نحو الإسكندريّة. لابُدّ توجّب على كُلّ

1 Toll.C; Two Nabataean Ostraka from Egypt, BIFAO, No. 94, 1994, pp 381, 382.
2 Speidel.M.P; op, cit, p221.
3 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p163.
4 Young. G. K; op, cit, p188.
5 Milne. J.G; op, cit, pp123, 124.

شخص، يريد المرور عبر الطرق الرومانية العابرة للصحراء الشرقيّة، دفع رسم مرور في كوبتوس حتّى وإنْ كان ذلك الشخص يُسافر في موكب جنائزيّ[١].

ومركز كوبتوس كمكان تُجلب إليه السلع من موانئ البحر الأحمر مُثبت في المصادر. فيذكر الجغرافيّ استرابون أنّ كوبتوس كانت في أيّامه مُستودعاً ضخماً لتجميع السلع، فيُورد: " في الوقت الحاليّ، تُجلب السلع العربيّة والأفريقيّة والهنديّة إلى هذا الميناء(يقصد برنيكي) عن طريق البحر الأحمر، ومن ثمّ تُنقل إلى كوبتوس المتجر الضخم على النيل الذي يستلم الحمولة"[٢].

ودور كوبتوس كمكان لدفع تعرفة المرور على السلع الوارد من الشرق مُثبت في ورقة بردي موزوريس، فيقول فيها المُقترض بشكلٍ واضح: " سأحمل السلع إلى مكان جباية الرسوم في كوبتوس. أنا سأضعهم تحت سلطتك وختمك، أو سلطة أيّ أحّد من وكلائك يكون حاضراً هناك حتّى التحميل على النهر"[٣]. ولمْ تُحدّد الطبيعة الدقيقة للضريبة الواجب دفعها في كوبتوس، ولمْ يُذكر فيما إذا كانت جميع السلع التي تعبر عبر كوبتوس يجب وضعها في هذا المخزن، أو فقط السلع التي جاءت من موانئ البحر الأحمر. إلّا أنّ الثابت هو أنّ جميع السلع التي تصل إلى كوبتوس من البحر الأحمر كانت تُحجز في مُستودع الضرائب تحت خَتمٍ أو ضمان مالكها حتّى تُدفع الضريبة، عند ذلك تُحرّر السلع إلى مالكها لتُنقل أسفل النهر نحو مدينة الإسكندريّة[٤].

وفُرضت تعرفة كوبتوس لعدّة أسباب، منها مُراقبة السفر داخل ولاية مصر[٥]، ودفع ثمن صيانة الطرق والمحطّات المُقامة عليها. كما ذهب قسم منها إلى الجيش الذي كان مسؤولاً عن ضمان أمن الطُرق الصحراويّة وصلاحيّتها للسفر[٦].

وسُجّلت تعرفة كوبتوس في نقش أصبح يُعرف باسم " تعرفة كوبتوس"[٧]، ويَظهر في هذه التعرفة أنواع عديدة من مُستخدمي الطريق بين كوبتوس والبحر الأحمر مذكورة بالتوازي مع الضرائب المُخصّصة لكلّ صنف يستخدم الطريق. يقول نقش كوبتوس المُؤرّخ إلى العام ٩٠م[٨]:

ἐξ ἐπιταγῆς . . .
. . . ὅσα δεῖ τοὺς μισθ[ω]-
τὰς τοῦ ἐν Κόπτῳ ὑποπείπτον-
τος τῇ ἀραβαρχίᾳ ἀποστολίου πράσ-

---

[1] Mcleister. K; op, cit, p16.
[2] Strabo; the Geography, VII, 1, 45.
[3] Casson. L; New Light on Maritime Loans, op, cit, p205.
[4] Young. G. K; op, cit, p41.
[5] Wallace. S. L; Taxation in Egypt from Augustus to Diocletian, Greenwood Press New York, 1969, p273.
[6] Adams. C; op, cit, p133.
[7] Milne. J.G; op, cit, p123.
[٨] نافتالي (لويس): الحياة في مصر في العصر الرومانيّ ٣٠ق.م- ٢٨٤م، ص١٥٦.

σειν κατὰ τὸν γνώμον[α] τῇδε τῇ
στήλῃ ἐνκεχάρακται διὰ Λουκίου
Ἀντιστίου Ἀσιατικοῦ ἐπάρχου
ὄρους Βερενείκης·
κυβερνήτου Ἐρυθραικοῦ δρα-
χμὰς ὀκτώ...,
πρωρέως δραχμὰς δέκα,
[φυλ]άκου δραχμὰς πέντε,
[να]ύτου δραχμὰς πέντε,
[θε]ραπευτοῦ ναυπηγοῦ δραχμὰς
πέντε, χειροτέχνου δραχμὰς
ὀκτώ, γυναικῶν πρὸς ἑταιρισ-
μὸν δραχμὰς ἑκατὸν ὀκτω,
γυναικῶν εἰσπλεουσῶν δρα-
χμὰς εἴκοσι, γυναικῶν στρατι-
ωτῶν δραχμὰς εἴκοσι,
πιττακίου καμήλων ὀβολὸν ἕνα,
σφραγισμοῦ πιττακίου ὀβολοὺς δύο,
πορείας ἐξερχομένης ἑκάστου
πιττακίου τοῦ ἀνδρὸς ἀναβαίνον-
τος δραχμὴν μίαν, γυναικῶν
πασῶν ἀνὰ δραχμὰς τέσσαρας,
ὄνου ὀβολοὺς δύο, ἁμάξης ἐχού-
σης τετράγωνον δραχμὰς τέσσαρες,
ἱστοῦ δραχμὰς εἴκοσι, κέρατος δρα-
χμὰς τέσσαρες, ταφῆς ἀναφερομε-
νης καὶ καταφερομένης δραχμὴν μ[ι]-
αν τετρώβολον. Ἔτους θ΄ Αὐτοκράτορος
Καίσαρος [Δομιτιανοῦ] Σεβαστοῦ [Γερμανικοῦ], Παχὼν ιε΄. (١)

ترجمة النقش:

" بأمر من.... مقدار الرسوم الواجب دفعها إلى الأرابارخ في كوبتوس. بناءً على السلطة الممنوحة، كُتب على هذا النُصُب من قبل لوكيوس أنتيستيوس أسياتيكوس (Lucius Antistius Asiaticus) حاكم جبل برنيكي:

لقائد سفينة في البحر الأحمر: ثمان دراخمات.

مُراقب السفينة: عشرة دراخمات.

---

[1] Milne. J.G; op, cit, p123. ; Young. G. K; op, cit, p43.

الحارس: خمس دراخمات.

البحّار : خمس دراخمات.

عامل بناء السُفن: خمس دراخمات.

الصانع: ثمان دراخمات.

النساء لأغراض الدعارة: ١٠٨ دراخمات.

نساء واصلات بالسفينة: عشرون دراخما.

نساء الجنود: عشرون دراخما.

تذكرة للجمال: أوبول[١] واحد.

للختم على التصريح: ٢ أوبول.

كُلّ رجل يصعد من كوبتوس: دراخمة واحدة.

جميع النساء يصعدن من كوبتوس: أربع دراخمات.

الحمار: ٢ أوبول.

عربة مُغطّاة: أربع دراخما.

صاري المركب: عشرون دراخما.

قرن حيوانيّ: أربع دراخمات.

صعود موكب جنائزيّ وهبوطه: دراخمة واحدة وأربعة أوبولات.

في السنة التاسعة(أيّ في العام ٩٠م) من حكم الإمبراطور قيصر (دومتيانوس)(٨١– ٩٦م) أوغسطوس (جرمانيكوس)" [٢].

من خلال هذا النقش يبدو بوضوح أنّ الحكومة الرومانيّة قد طبقّت نظام مرور صارم على مُستخدمي الطُرق بين كوبتوس وموانئ البحر الأحمر. فدفع كُلّ مسافر، عبر تلك الطرق، التعرفة في كوبتوس وحصل مُقابلها على إذن سفر يتمّ طلبه والتأكّد منه في المواقع العسكريّة على طول تلك الطُرق. كما ساهمت تلك الترخيصات المروريّة في رفع العائدات للخزينة الرومانيّة، وضمنت بموجبها أنّ كلّ شخص يستخدم الطريق كان يعمل بشكل شرعيّ مُرخّص[٣]. كما يبدو بوضوح تفاوت قيمته تعرفة كوبتوس طبقاً لمن فُرضت عليه التعرفة، فتراوحت بين أوبول واحد للجمل و١٠٨ دراخمات للمرأة المُومس أو العاهرة. وبخلاف الرسوم الجمركيّة العادية، فإنّ تعرفة كوبتوس لمْ تُفرض على السلع نفسها بلْ فُرضت، بدلاً من ذلك، على الرجال، وعلى حيوانات التحميل وعلى العربات التي تستخدم الطريق. وهو ما يعني أنّه كُلّما ازداد عدد

١ الأوبول: عملة رومانيّة تُساوي سُدس(٦/١) دراخمة. انظر: نافتالي (لويس): الحياة في مصر في العصر الرومانيّ ٣٠ق.م- ٢٨٤م، ص٢٣٨.

2 Milne. J.G; op, cit, p123. ; Young. G. K; op, cit, p43.

3 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p29.

العربات و حيوانات التحميل التي يستخدمها التاجر، كُلّما ازدادت الرسوم الواجب عليه دفعها[١]. وحقيقة أنّ عائدات تعرفة كوبتوس كانت تذهب لصيانة المحطّات الرومانيّة على طول طرق الصحراء الشرقيّة، وإلى المفارز الرومانيّة المُكلّفة بحماية المسافرين وقوافلهم تبدو بوضوح من قيمة التعرفة وتفاوتها، ففُرض على الحمار ٢ أبول وعلى الجمل أوبول واحد على اعتبار أنّ الجمل كان يستهلك نسبة أقلّ من المياه من المحطّات الرومانيّة[٢]. كما فُرض على العربة نسبة أكبر من المُسافر الراجِل ومن الحمار والجمل على اعتبار أنّ العربة كانت تتسبّب بضرر للطريق أكبر من بقيّة المُسافرين سيراً على أقدامهم. كذلك دفعت المرأة نسبة ضريبيّة تفوق تلك التي دفعها الرجل على اعتبار أنّ حماية المرأة أكثر صعوبة من حماية الرجل[٣].

إلّا أنّ هذه القاعدة تُخفق في تفسير السبب الذي جعل المرأة المُومس تدفع نسبة أكبر بخمس مرّات من بقيّة النساء، والتفسير المُقترَح لهذا التفاوت يقول بأنّ التعرفة العامّة استندت أيضاً إلى دخل كُلّ صنف وقُدرته على الدفع. وعلى اعتبار أنّ المُومس كانت تتمتّع بدخل أكبر لذلك فقد فُرضت عليها تعرفة أعلى[٤].

ب- ضريبة التيتارت(Tetarte) أو ضريبة الرُبع:

بعد دفع تعرفة كوبتوس كانت السلع الواردة من اليمن والشرق تُحمل شمالاً على نهر النيل حتّى تصل إلى مدينة الإسكندريّة[٥].

وفي الإسكندريّة جرى دفع الضريبة المعروفة باسم التيتارت والتي فُرضت على جميع السلع الشرقيّة الداخلة إلى مصر عن طريق موانئ البحر الأحمر[٦].

وحُدّدت هذه الضريبة بنسبة/٢٥ %/ من قيمة السلع الداخلة إلى مدينة الإسكندريّة[٧]. وبالرغم من أنّ الحكومة الرومانيّة دأبت على فرض ضرائب مُرتفعة على السلع الداخلة إلى الإمبراطوريّة الرومانيّة[٨]، إلّا أنّ ضريبة التيتارت تُصنّف على أنّها رسم الاستيراد الأعلى من بين الرسوم التي تقاضتها الحكومة الرومانية على السلع الواردة عبر حدود الإمبراطوريّة[١].

---

[1] Mcleister. K; op, cit, p47.

[٢] نافتالي (لويس): الحياة في مصر في العصر الرومانيّ ٣٠ق.م- ٢٨٤م، ص١٥٦.

[3] Mcleister. K; op, cit, p48.

[4] Wallace. S. L; op, cit, p274.

[٥] كلاوس(مانفريد): الإسكندريّة أعظم عواصم العالم القديم، ص١٥٦.

[6] Casson, L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, op, cit, p36.

[7] Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, op, cit, p105. ; Casson, L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, op, cit, p36.

[٨] بلغ الرسم الجمركيّ على السلع الداخلة لولاية إيلّيريكوم(Illyricum) أو دالماسيا(Dalmatia) الواقعة إلى الشمال الشرقيّ من إيطاليا، نسبة ١٢% من قيمة السلع الواردة. وفي هذا الصدد أيضاً يذكر إسترابون، ضمناً، أنّ الضرائب على السلع الورادة من بريطانيا كانت مُرتفعة إلى درجة أنّ العوائد التي كانت تجنيها الحكومة

وضريبة التيتارت مُثبتة في المصادر، إذْ تُشير ورقة بردي موزوريس، إلى أنّ المُقترِض كان سيقوم بوضع السلع في مخزن في الإسكندريّة تحت ختم المُقرِض وتصرّف وكلائه حتّى يتمّ اقتصاص الضريبة منها. يقول هذا الجزء من ورقة البردي: " وأنا سأنقلهم(يقصد السلع) إلى مقرّ الرسوم الجمركيّة لاستلام التيتارت في الإسكندريّة. وأنا سأضعهم تحت ختمك أو سلطة وكلائك"[٢].

إشارة أخرى إلى ضريبة التيتارت قدّمها دليل البحر الإريثيري الذي أشار إلى أنّ الحكومة الرومانيّة قامت بوضع حامية عسكريّة صغيرة في ميناء لويكي كومي النبطيّ، ومُوظّف جمركيّ رومانيّ يقوم بمُهمّة جمع ضريبة التيتارت أو الرُبع على السلع اليمنيّة والهنديّة الداخلة إلى ميناء لويكي كومي على الساحل الشرقيّ للبحر الأحمر[٣].

وتُسجّل ورقة بردي موزوريس أنّ شحن شرقيّ قادم من الهند على متن السفينة التجاريّة "هيرمابولون" كان يُقدّر بـ ٩ ملايين سيستريس، إلّا أنّ أكثر من ٢ مليون سيستريس كانت ضرائب مملوكة للحكومة الرومانيّة[٤].

ويرى بعض الباحثين أنّ الحكومة الرومانيّة استوفت نسبة ٢٥ % من السلع الشرقيّة على شكل بضاعة، ولمْ تكن تُطالب التاجر بدفع البدل النقديّ المُكافئ لهذه الضريبة، وبعدها كان بإمكان الحكومة الرومانيّة أنْ تبيع نصيبها من السلع في الأسواق الرومانيّة عبر الوكلاء الإمبراطوريين أو تنقلها إلى روما ليتمّ تخزينها في محازن خاصّة ووقْفِها لصالح السلطة الإمبراطوريّة[٥].

وبما أنّ تحصيل ضريبة التيتارت كان يتمّ في الإسكندريّة، لذلك فقد مُنع التاجر الرومانيّ من بيعِ أيّ جزء من سلعه قبل وصولها إلى الإسكندريّة. وبالتالي فقد كان للحكومة الرومانيّة مصلحة قويّة في ضمان وصول جميع السلع الواردة إلى موانئ البحر الأحمر عبر مدينة كوبتوس حصراً، فتضمن أنّ تلك السلع قد سلكت النظام الضريبيّ الصحيح ودفعت ضريبة التيتارت[٦].

وهنا بالذات يُطرح سؤال هامّ وهو: لماذا جمعت الحكومة الرومانيّة ضريبة التيتارت في مدينة الإسكندرية وليس في مدينة كوبتوس، مع أنّ جمعها في كوبتوس كان أسهل بكثير من وجهة النظر الإداريّة؟.

الرومانيّة من تلك الرسوم الجمركيّة فاق الضرائب التي دفعتها بريطانيا بعد سيطرة يوليوس قيصر عليها. انظر:

Jones. A. H; op, cit, p171. ; Strabo; the Geography, IV, 5, 3.

[1] Mcleister. K; op, cit, p36.

[2] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p91.

[3] P. M. E; XIX.

[4] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p158.

[5] Adams. C; op, cit, pp226, 228.

[6] Young. G. K; op, cit, p46.

والجواب على هذا السؤال يكمن في تكاليف النقل المُرتفعة. إذْ أنّ حجز السلع في كوبتوس ونقلها إلى الإسكندريّة، على نفقة التاجر، كان سيُوفّر على الحكومة الرومانيّة مصاريف نقل كبيرة هي بغنىً عنها، على اعتبار أنّ التاجر كان يدفع الضريبة بالنوع(سلع) وليس نقداً. وعلى اعتبار أنّ تلك السلع كانت سُتنقل إلى العاصمة روما بغضّ النظر عن المكان الذي فُرضت فيه، لذلك فإنّ فرضها في الإسكندريّة كان سيُوفّر على الخزينة الرومانيّة نفقات نقل كبيرة[١].

ولجأت الحكومة الرومانيّة إلى وضع موظّف جمركيّ رومانيّ في ميناء لويكي كومي النبطيّ لضمان أنّ التاجر الرومانيّ لنْ يتمّكن من تفادي التيتارت عبر نزوله في هذا الميناء. فضمنت روما بذلك أنّ جميع السلع التي دخلت أراضي الإمبراطوريّة قد دفعت هذه الضريبة بغضّ النظر عن طريقة دخولها إلى تلك الأراضي[٢].

وطرح العلماء تفسيرين أساسيّين لفرض الحكومة الرومانيّة لهذه الضريبة المُرتفعة على السلع الكماليّة. فذهب البعض إلى أنّ الهدف منها كان، وببساطة، زيادة الدخل للخزينة الإمبراطوريّة، وأنّها تعكس رسوم الاستيراد المُرتفعة عموماً للشحن عبر الإمبراطوريّة[٣]. في حين ذهب البعض الآخر إلى أنّ الهدف منها كان زيادة الأعباء على التجارة بالسلع الكماليّة بغية إعاقة شراءها، والنزيف المُرافق للثروة من الإمبراطوريّة الرومانيّة إلى اليمن والشرق والذي شكا منه الكُتّاب الرومان[٤].

فريق ثالث حاول التوفيق بين الرأيين، فرأى أنّ ضريبة التيتارت كانت تُساهم في رفد الخزينة الإمبراطوريّة بأموال كبيرة، وفي نفس الوقت كانت تقوم بدور القانون الرادع الذي يحدّ من الإنفاق على سلع الرفاهيّة المُرتفعة الثمن[٥].

ومن بين هذين التفسيرين، فإنّ التفسير الأوّل يبدو تفسيراً معقولاً ومُقنعاً أكثر بكثير، إذْ أوجدت ضريبة التيتارت مداخيل ماليّة كبيرة للخزينة الإمبراطوريّة، فإذا كانت الضريبة على سفينة هيرمابولون لوحدها أكثر من ٢ مليون سيسترريس[٦]، فإنّ عدد ١٢٠ سفينة، التي ذكر استرابون أنها تُغادر سنويّاً إلى الهند[٧]، كانت ستُقدّم عائدات ماليّة إلى الخزينة الرومانيّة تُقدّر بحوالي ٢٤٠ مليون سيستريس سنويّاً، وهو مبلغ ضخم جدّاً في العرف الرومانيّ، إذْ كان يفوق العائدات

---

1 Mcleister. K; op, cit, p39.

2 Raschke. M.G; op, cit, p 644.

3 Bang. P. F; The Roman Bazaar: A Comparative Study of Trade and Markets in a Tributary Empire, Cambridge University Press, Cambridge, 2008. p213.

4 Mcleister. K; op, cit, p40.

وللإطّلاع على شكوى الكتّاب الرومان من إقبال المواطن الرومانيّ على شراء السلع الكماليّة. انظر:
Pliny; N. H, XI, 27. XII, 41. ; Tacitus; Annales, III, 53.

5 Jones. A. H; op, cit, p171.

6 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p158.

7 Strabo; the Geography, XVII ,1, 3.

الضريبة التي كانت تتقاضها روما من ولاية كاملة كولاية جودايا في فلسطين والتي كانت تبلغ عائداتها (٤٨ مليون سيسترس)[1]، أو الغال التي كانت عائداتها ٤٠ مليون سيسترس[2]. أضف إلى ذلك فإنّ بناء الدولة الرومانية للبُنى التحتيّة في موانئ برنيكي وميوس هرموس، وبناء الحصون ومحّطات المياه على طول الطرق الصحراويّة من كوبتوس إلى البحر الأحمر[3]، يدلّ على أنّ الحكومة الرومانيّة كانت راغبة بدعم التجارة الشرقيّة أكثر من رغبتها بإعاقتها لمكافحة الرفاهيّات الشرقيّة. كما أنّ الحرص الرومانيّ على عدم تجنّب التاجر الرومانيّ لضريبة التيتارت يُشير إلى أنّ ضمان استمرار تدفّق الأموال إلى الخزينة الإمبراطوريّة كان يُشكّل قلق وهاجس أكبر للحكومة الرومانيّة من إخماد الطلب على الرفاهيّات الشرقيّة[4]. وبغضّ النظر عن السبب الذي أوجب دفع ضريبة التيتارت، فإنّها كانت تُشكّل واحدة من أكبر الأعباء الماليّة التي واجهها التاجر الرومانيّ مع اليمن والشرق عبر البحر الأحمر، وشكّلت في الوقت نفسه مصدر دخل مُهمّ للخزينة الإمبراطوريّة الرومانيّة.

جـ- رسوم التصدير في ميناء الإسكندريّة:

لمْ تكن ضريبة التيتارت هي الضريبة الوحيدة التي فُرضت على التجّار في الإسكندريّة. إذْ توّجب على هؤلاء التجّار دفع ضريبة أخرى على تصدير السلع من الإسكندريّة إلى باقي أنحاء الإمبراطوريّة[5]. هذه الضريبة كان يُطلق عليها اسم" بورتوريا(portoria)" والتي كانت تتراوح، عموماً، بين(١- ٤ %) من قيمة السلع المُصدَّرة من ميناء الإسكندريّة[6]. لذلك فلا بدّ وأنّ هذه الضريبة قد أضافت عشرات الملايين من القطع النقدية إلى العائدات التي استلمتها الحكومة الرومانيّة من مصر.

وعلى الأرجح أنّ التاجر الذي تحمّل عبء هذه الضريبة لمْ يكن هو نفسه التاجر الذي جلب السلع من اليمن والشرق. إذْ وبعد أنْ وصلت السلع إلى الإسكندريّة وجرى دفع ضريبة التيتارت، فإنّ التاجر الرومانيّ كانت له حريّة التصرّف بهذه السلع كيفما شاء. وفي الوقت الذي كان فيه التاجر الرومانيّ قادراً على الاستمرار في نقل سلعه إلى الأسواق الرومانيّة أو غيرها من الأسواق المُتوسّطيّة، فإنّ هناك عدّة أسباب تدفع نحو الاعتقاد أنّه جرى بيع قسم كبير من السلع الكماليّة في الإسكندريّة.

---

1 Josephus; Ant. Jud, XIX, 8, 2 .
2 Suetonius; Julius Caesar, XXV.
3 Pliny; N. H, VI, 26, 102- 104. ; Adams. C; op, cit, pp 24, 38, 45, 210, 213.
4 Young. G. K; op, cit, pp 188, 189.
5 Mcleister. K; op, cit, p43.
6 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p164.

السبب الأوّل، هو تكاليف النقل المُرتفعة عبر شبكة الطرق المتوسّطيّة، إذْ كان من الأوفر على التاجر الرومانيّ بيع السلع في الإسكندريّة، وتحقيق مرابح كبيرة على أنْ يتولّى هو بنفسه نقلها ودفع تلك التكاليف[١]. السبب الثاني، هو أنّ العديد من السلع

السلع لمْ تكن جاهزة للشحن الفوري إلى وجهتها القادمة، بل كانت بحاجة إلى مُعالجة أو إعادة تصنيع في الإسكندريّة قبل أنْ تُصدّر[٢].

و انطلاقاً من أنّ الإسكندريّة كانت مركزاً مُهمّاً للتصنيع[٣]، فإنّ الاقتراح الذي يقول أنّ العديد من السلع الشرقيّة كانت تُعالج فيها قبل أنْ تُنقل إلى وجهتها النهائيّة يبدو اقتراحاً معقولاً جدّاً. أمّا السبب الثالث الذي كان يدفع التاجر الرومانيّ لبيع قسم كبير من سلعه في الإسكندريّة، فكان رغبته بالحصول على رأس المال المطلوب لإعادة القروض التي اقترضها لتمويل بعثته التجاريّة إلى الهند أو من الهند كما حصل مع التاجر الذي وثّق قرضه في ورقة بردي موزوريس[٤]. بناءً على ذلك كلّه، فإنّ السلع الكماليّة غَدَت بأيدي تجّار آخرين عندما صُدّرت من الإسكندريّة. هذه المجموعة الجديدة لمْ يكن لزاماً عليها أنْ تدفع ضريبة التيتارت، إلّا أنّها دفعت الثمن بشكل غير مباشر من خلال شرائها السلع بسعر أعلى بكثير مما كنت عليه في الأسواق الشرقيّة. كما كان على هذه المجموعة الجديدة دفع ضريبة على تصدير السلع من الإسكندريّة حتّى ولو أُعيد تصنيع قسم منها. كما كان عليهم دفع ضريبة بورتوريا أخرى حين وصولهم إلى وجهتهم في الموانئ الإقليمية في باقي المحافظات الرومانيّة[٥]. وبذلك يكونوا قد تعادلوا مع أقرانهم من التجّار الذين دفعوا التيتارت.

د– إدارة الضرائب في مصر:

كانت السيطرة العامّة على جباية الضرائب على السلع الشرقيّة الواردة لمصر من ضمن السلطة القضائيّة لمُوظّف رومانيّ كبير يحمل لقب" برايفكتوس مونتيس بيرنيكيدا(praefectus montis Berenicidae)"، الذي كان مسؤولاً عن الموانئ الرومانيّة، و يتلقّى تعليماته من حاكم مصر مباشرة[٦]. يلي هذا المنصب مُباشرة منصب آخر يتولّاه شخص يحمل لقب أرابارخ (Arabarch) والذي كان على احتكاك مُباشر بالتجّار الرومان. وكان الأرابارخ مسؤولاً عن جمع

---

[1] Mcleister. K; op, cit, p43.; Young. G. K; op, cit, p46.

[2] Young. G. K; op, cit, p 46.

[3] Pliny; N. H, VIII, 74. XII, 32; Raschke. M.G; op, cit, pp 762- 764, 901- 903 .

[4] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p158.

[5] Mcleister. K; op, cit, p44.

[6] Ladds.B; op, cit,p12. ; Adams. C; op, cit, p132.

كذلك: الروبي(آمال محمد): مظاهر الحياة في مصر في العصر الرومانيّ(إجتماعيّاً، إقتصاديّاً، إداريّاً)، الهيئة المصريّة العامّة للكتاب، ١٩٧٥م، ص٩٢.

الرسوم الجمركيّة في موانئ البحر الأحمر، بالإضافة إلى جمع تعرفة كوبتوس[1]. ومن المُحتمل أنّ منصب الأرابارخ كان مُشابهاً جدّاً إلى منصب ألابارخ(Alabarch) الذي ذكره المؤرّخ يوزيفوس، وتولّاه تيبيريوس جوليوس ألكسندر والد التاجر ماركوس جوليوس ألكسندر[2]. ويرى عدد من الباحثين أنّ المنصبين ألابارخ و أرابارخ لمْ يكونا مُتشابهين فقط، بل كانا في الواقع منصب واحد، ويُشيران إلى موظّف رومانيّ كان مسؤولاً عن جمع الضرائب والعائدات في صحراء مصر الشرقيّة[3].

وعلى اعتبار أنّ جميع الإشارات التي قدّمها يوزيفوس تدلّ على شخص يقيم في الإسكندريّة وليس في الصحراء الشرقيّة، فإنّ بعض الباحثين ذهبوا إلى أنّ المُوظّفين الذين جمعوا الضريبة في موانئ البحر الأحمر عملوا بناء على أوامر الأرابارخ المُقيم في الإسكندريّة، أو أنّه كان يوجد عدّة أشخاص تولّوا هذا المنصب في نفس الوقت، فكان بالتالي يوجد أرابارخ في مدينة الإسكندريّة، و أرابارخ في مُقاطعة برنيكي وهو الذي كان مسؤولاً عن جمع الضرائب في تلك المنطقة[4]. وفرضيّة وجود عدّة أشخاص حملوا منصب أرابارخ في نفس الوقت قد تُؤيّدها ذكر ورقة بردي موزوريس لِلقب أرابارخ بصيغة الجمع وليس بصيغة المفرد[5].

على أيّة حال، وبغضّ النظر عن التباين أو التطابق بين منصبيّ الأرابارخ و الألابارخ فإنّ الثابت من خلال ورقة بردي موزوريس ونقش تعرفة كوبتوس أنّ هذا الموظّف هو الذي كان يقوم بجمع الضرائب على السلع التجاريّة في كِلا موانئ البحر الأحمر ومدينة كوبتوس والتي كان يذهب ريعها لصيانة البُنى التحتيّة للطرق العابرة للصحراء الشرقيّة[6].

أمّا بالنسبة للطريقة التي تمّت بها إدارة ضريبة التيتارت فهي غير واضحة، مع الأسف، إذْ لمْ تُشر أيّ من المصادر المُتوفّرة إلى المُوظّف الذي كان مسؤولاً عن جمع هذه الضريبة بالرغم من أهمّيتها وقيمتها الكبيرة. تلميح واحد قدّمه بليني في هذا المجال عندما ذكر أنّ أنيوس بلوكاموس كان مسؤولاً عن جمع الضرائب من البحر الأحمر لصالح الحكومة الرومانيّة[7]. ففسّر الأستاذ يونغ هذا التلميح بأنّ بليني كان يقصد ضريبة التيتارت، على الأرجح، على اعتبار أنّ جمع الضرائب من موانئ البحر الأحمر و كوبتوس كانت من اختصاص المُوظّفين الحكوميين

[1] Young. G. K; op, cit, p59.
[2] Josephus; Ant. Jud, XVIII, 6, 3 .
[3] Turner. E. G; Tiberius Iulius Alexander, The Journal of Roman Studies, 1954, No. 44, pp54- 64, p54. ; Courtney. E; A Commentary on the Satires of Juvenal, London, 1980, pp 110, 111.
[4] Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, op, cit, p105.
[5] Young. G. K; op, cit, p50- 61.
[6] Adams. C; op, cit, p133.
[7] Pliny; N. H, VI, 24, 84.

(الأرابارخ) وليس من اختصاص جابي الضرائب(publicani)[1]. ويؤيّد الأستاذ سايدبوثام وجهة نظر يونغ هذه مُضيفاً أنّ الصعوبات التي رافقت جمع ضريبة التيتارت قد دفعت الحكومة الرومانيّة إلى إسنادها إلى جابي ضرائب وليس إلى مُوظّف حكوميّ[2].

وفي مجال جباية الضرائب على السلع الشرقيّة لابدّ من الإشارة إلى نقطة مُهمّة أشارت إليها بعض المصادر الأدبية، وهي التي تتعلّق بمساوئ و انتهاكات المُوظّفين المسؤولين عن جباية الضرائب[3]، ولجوئهم إلى وسائل غير قانونيّة لابتزاز التجّار. إذْ يبدو أنّ بعض الموظّفين الرومان قد استغلوا النظام البيروقراطيّ المُعقّد والذي كان سائداً في مصر[4]، و احتكاكهم المباشر مع التجّار لزيادة أرباحهم على حساب التاجر الرومانيّ[5]. وهو الأمر الذي دفع بعض الأباطرة إلى سنّ قوانين لمحاربة هذه المُخالفات والتجاوزات من جانب هؤلاء المُوظّفين العديمي الضمير. إذْ ربّما أدرك هؤلاء الأباطرة أنّه وفي الوقت الذي كان فيه من مصلحة الحكومة أنْ يستمرّ رفد الخزينة الإمبراطوريّة بأموال الضرائب[6]، فإنّه ليس من مصلحتها أنْ يصل حجم الانتهاكات الضريبيّة إلى مستويات عالية تُعيق معها عمل التاجر الرومانيّ لدرجة قد تدفعه إلى العزوف عن العمل التجاريّ جُملة وتفصيلاً.

وهذا الأمر واضح لدى كلّ من سويتونيوس، وديوكاسيوس الذين أوردا أنّ الإمبراطور تيبيريوس قد كتب لحاكم مصر إيمليوس ريكتوس(Aemilius Rectus) عندما أرسل إلى روما نسبة ضرائب أكبر من المُقرّرة على مصر، قائلاً " من واجبات الراعي الجيّد أنْ يجُزّ صوف أغنامه لا أنْ يسلَخها"[7].

ومن بين الأباطرة الرومان الذين بادروا إلى محاربة الفساد الضريبيّ كان الإمبراطور نيرون، فيذكر تاكيتوس في حوليّاته أنّ نيرون قام بإلغاء التكاليف الصغيرة والمُتنوّعة التي أضافها وكلاء الضرائب على الرسم الجمركيّ النظاميّ، بالتوازي مع قيامه بإنعاش أو إحياء عدد من القوانين التي تحكم وكلاء الضرائب في محاولة منه لكبح الانتهاكات الضريبيّة من جانب هؤلاء الوكلاء[8]. وفي الوقت الذي لمْ يذكر فيه تاكيتوس ماهي طبيعة تلك القوانين التي أنعشها نيرون، إلّا أنّ استخدامه لمُصطلح "إنعاش أو إحياء" يدلّ على أنّ نيرون لمْ يكن أوّل من بادر لإصدار

---

1 Young. G. K; op, cit,p 62.

2 Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, op, cit, p144.

٣ نافتالي (لويس): الحياة في مصر في العصر الرومانيّ ٣٠ق.م- ٢٨٤م، ص١٥٧.

٤ فرح(أبو اليسر): تاريخ مصر في عصري البطالمة والرومان، عين للدراسات والبحوث الإنسانية الاجتماعية، عين شمس، ٢٠٠٢ م ، ص ١٩٥.

5 Mcleister. K; op, cit, p58.

6 Young. G. K; op, cit, p188.

7 Suetonius; Tiberius, XXXII, 2.; Dio Cassius; Roman History, LVII, 10, 5.

8 Tacitus; Annales, XIII, 51.

القوانين لمواجهة تلك الانتهاكات[١]. ويبدو أنّ محاولات نيرون في كبح مخالفات وكلاء جمع الضرائب لمْ تكن ناجعة بشكل كبير، إذْ يُشير تاكيتوس نفسه إلى أنّ قوانين نيرون كانت مُطاعة لفترة قصيرة قبل أنْ يتمّ تجاهلها وتركها[٢].

على أيّة حال، وبغضّ النظر فيما إذا استمرت مُخالفات وكلاء الضرائب أمْ لا، فإنّ الثابت أنْ التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق استمرت و حقّقت للتاجر الرومانيّ مرابح كبيرة، مرابح كانت ستعوّضه عن مشقّات رحلته الطويلة، وتوفّر له مبالغ كبيرة يدفع معها جميع الرسوم والضرائب المُتوّجب عليه دفعها، وتُبقي له حصّة كبيرة كانت تُبرّر مُغامرته بحياته وماله ليجلبها من أسواق اليمن والشرق البعيد.

ثانياً: إدارة التجارة التدمريّة:

تُقدّم نقوش القوافل التدمريّة معلومات هامّة عن الطريقة التي تمّ فيها تنظيم القوافل التدمريّة القاصدة بلاد ما بين النهرين والخليج العربيّ. وبشكل عامّ فإنّه يُمكن القول أنْ التنظيم الأكبر للقافلة كان يندرج تحت عنوانين عريضين. الأوّل هو السينوديارخوس(Synodiarchus) أو قائد القافلة ومُموّلها، والذي قام بالدور الأكبر في تنظيم القافلة و إدارتها وتمويلها. والثاني هو حماية تلك القوافل والتي عكست مدى اهتمام الحكومة التدمريّة بمصالح تجّارها الذين شكلّوا عماد ثروتها و ازدهارها.

١- القافلة التدمريّة وتمويلاتها:

عُرفت القوافل التجاريّة التدمريّة في النقوش باسم" سينودياي(synodiai)". أمّا التجّار الذين شاركوا في هذه القوافل فأُطلق عليهم اسم" أبناء القافلة"[٣]. وتشكّلت كُلّ قافلة من مجموعة من التجّار الذين عيّنوا شخص يحمل لقب سينوديارخوس أو قائد القافلة والذي حمل في النقوش اللاحقة لقب "الأرخيمبوروس(Archemporos)"[٤]. وقائد القافلة كان بمثابة قائد الجيش، فكان دماغ القافلة المُفكّر، وقلبها النابض وعلى حركاته وأعماله كان يتوقّف مصير القافلة ومصير الأموال الثمينة التي توضع تحت يديه[٥].

وكان عماد القوافل التدمريّة، خلال رحلتها البرّية، الجمل. و استخدام الجمال كوسيلة نقل أساسيّة أمر طبيعيّ، إذْ أنّ الجمال، بما وهبها الله عزّ وجلّ من صفات، قادرة على المسير مسافات

---

1 Mcleister. K; op, cit, p65.
2 Tacitus; Annales, XIII, 51.
3 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p100.
٤ شيفمان: المجتمع السوري القديم، ص١١٤.
٥ علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج٧، ص٣٢٢.

طويلة عبر الأراضي الصحراويّة قليلة المياه[١]. هذه المسافة تُقدّر بـ ٤٠ كم في اليوم، كما أن بإمكانها أنْ تقطع مسافة تُقدّر بـ ٣كم في الساعة، وأنْ تحمل بضائع يُقارب وزنها ٢٠٠كغ. هذا فضلاً عن قدرتها على تحمّل العطش لعدّة أيّام ولاسيّما في شهور الشتاء[٢]. ولمْ يكن استخدام الجمال قاصراً على التجّار، بل استخدمتها أيضاً الوحدات التدمريّة المُكلّفة بحراسة القوافل والتي عُرفت باسم الدروميداري(Dromedarii) [٣].

أمّا خلال رحلة القافلة النهريّة، عبر نهر الفرات، فكان التجّار وُمرافقيهم يستخدمون قوارب من القُرَب المصنوعة من الجلد، كما استخدم التدمريّون قوارب الكلك، وهي نوع من القوارب كان يتمّ صنعها بربط العيدان الخشبيّة بعضها ببعض، ثمّ تُربط هذه العيدان فوق ستين أو سبعين جراباً منفوخاً. وكان منها الكلك الخشبيّ، أو الجلديّ، أو كلك القصب[٤]. وخلال الرحلة النهريّة كان السينوديارخوس قائد الرحلة البرّية يتحوّل إلى الملّاح الذي يقود الرحلة النهريّة[٥]. فضلاً عن هذه الوسائل فإنّ بعض التجار التدمريين قدْ سافروا إلى الهند مُباشرة عبر الخليج العربيّ والمحيط الهنديّ. ومن هؤلاء كانت المجموعة التجاريّة التدمريّة التي سافرت على متن سفينة حونابنو ابن حدّون الذي نقلهم إلى الهند السكيثيّة شمال غربيّ الهند[٦]. وعلى الأرجح أنّ رحلة التجّار التدمريّون عبر المحيط الهنديّ قد تشابهت مع رحلة أقرانهم القاصدين الهند من مصر الرومانيّة. وتضاربت الآراء بين أصحاب الاختصاص ممّن درسوا النقوش التدمريّة بخصوص هل كان قائد القافلة هو نفسه الراعي أو المُموّل للقافلة، أمْ أنّ أعضاء القافلة كانوا يستأجرون شخص يُوكل إليه قيادة القافلة إلى وجهتها وهو الذي أُطلق عليه اسم السينوديارخوس و الأرخيمبوروس والذي نال التكريم في معظم النقوش التدمريّة. هذا الاختلاف، في الواقع، كان سببه نقوش القوافل التدمريّة ذاتها، إذْ تُشرّف تلك النقوش، أحياناً، الشخص الذي قاد القافلة والذي يبدو أنّه هو بالفعل المُموّل، كما في حالة ماركوس أولبيوس إيراهاي الذي موّل قافلة كان يقودها ولده أبجر[٧]. وفي حالات أخرى تُشرّف أشخاص موّلوا القافلة وساعدوها" بكلّ الوسائل الممكنة" كما في حالة رئيس التجّار جوليوس أوريليوس سلام اللّات[٨]. وأحياناً تذكر النقوش، صراحةً، أنّ

---

١ بن صراي(حمد محمد): الإبل في بلاد الشرق الأدنى القديم وشبه الجزيرة العربيّة، سلسلة بحوث تاريخيّة، الجمعية التاريخيّة السعوديّة، الإصدار الثالث، جامعة الملك سعود، الرياض، صفر ١٤٢٠هـ/ أيّار ١٩٩٩م،ص٢١،٢٢.

٢ الجرو(أسمهان سعيد): طرق التجارة البريّة والبحريّة في اليمن، ص٢٣، ٢٤.

٣ كاظم(شاكر مجيد)، عيسى(شذى أحمد): دور النبّالة العرب في التاريخ القديم: دراسة في فرقة النبّالة التدمريّة، مجلّة ابحاث البصرة(العلوم الإنسانيّة)، مج ٣١، العدد ١، ج أ، ص٢٦٦- ٢٩١، ص٢٧٦.

٤ هاني الجنابي(قيس حاتم): صلات العراق القديم التجارية حتى ظهور الإسلام، ص٣٨٩.

٥ عيسى(شذى أحمد): أضواء حول أهمّية طريق الفرات في التاريخ القديم، ص١٧٤.

٦ شيفمان: المجتمع السوري القديم، ص٩٥.

7 Inv; X, 107.

8 Inv, III, 13.

الشخص المُشرّف قد قدّم المال للقافلة كما في حالة تيمارسو بن تيم(Taimarsu ben Taime) وأولاده يداي(laddai) و زابديبول (Zabdibol) والذين وفّرا مبلغ ٣٠٠ دينار ذهبيّ لأحّد القوافل التدمريّة القادمة من خاراكس[1]. ويرى روستوفتزف من جانبه أنّ هؤلاء الرعاة بالإضافة إلى السينوديارخوس والآخرون الذي ذكروا في النقوش كانوا يُمثّلون ما يمكن أنْ يُطلق عليه اسم" الأمراء التجاريّون" والذين وصفهم روستوفتزف بـ" الحكّام الحقيقيّون لتدمر "[2].

آرنست ويل، من جهته، أقام فارقاً بين قائد القافلة والراعي أو المُموّل. فرأى ويل أنّ قائد القافلة أو السينوديارخوس كان عبارة عن شخص احترافي مُختصّ بأمور القوافل تمّ استئجاره من قبل مجموعة من التجّار لتنظيم القافلة ونقل السلع إلى وجهتها المنشودة ومن ثمّ إعادة القافلة إلى تدمر[3]. أمّا الراعي فهو، بحسب ويل، كان يقوم بدور المُموّل الماليّ للقافلة، أيّ أنّه شخص يُزوّد القافلة بكِلا الأموال وحيوانات الحمل، وفي بعض الحالات يُسلّح الرجال لتمكين القافلة من الوصول إلى وجهتها بسلام. وهكذا فإنّ قائد القافلة، وبحسب ويل دائماً، كان في مرتبة أقلّ من الراعي ويتبع له أحياناً[4].

وجهة النظر الأكثر حداثة والتي تبنّاها يونغ تقول أنّ قائد القافلة (سينوديارخوس أو الأرخيمبوروس) كان هو نفسه راعي القافلة ومُموّلها. ويُبيّن يونغ في نظريّته، التي تبدو أنّها النظريّة الأقرب إلى الواقع، أنّ التجّار، الذين يرغبون بالقيام برحلة تجاريّة نحو مملكة ميسان أو غيرها من وجهات القوافل التدمريّة، كانوا يقترحون على أحّد كبار الأغنياء من الأرستقراطيّة التدمريّة أنْ يقود القافلة[5]. هذا الأرستقراطيّ كان، من المُفترض، غنيّاً لدرجة تمكّن معها من تأمين التمويلات الضروريّة لقيادة مثل هذه البعثة التجاريّة. تلك التمويلات التي كانت القافلة بحاجتها لتأمين حيوانات النقل، ولتأمين المال اللازم لتسيير القافلة وشراء السلع ودفع الأموال إلى سكّان الأراضي التي تمرّ القافلة عبرها[6].

و لمْ تكن مصادر تمويل هؤلاء الأرستقراطيين الكبار من تجارة القوافل وحدها، بلْ كانوا يملكون عقارات وأراضٍ كوّنت لهم ثروات كبيرة سخّروها في تجارة القوافل. وبالفعل يظهر في المنطقة

---

1 Inv, III, 28.
2 Rostovtzeff. M; Les inscriptions caravanières de Palmyre In Mélanges Gustave Glotz II, Paris 1932,pp 792- 811.
3 Will. E; Marchands et chefs de caravannes à Palmyre, No.34 , Syria, 1957 pp262-277, p268.
4 Ibid; pp268- 270.
5 Young. G. K; op, cit,p 140.
6 Elton. H; op, cit, pp91, 92.

الشماليّة الغربيّة من تدمر بقايا مراعي وأراضي ضخمة كان بإمكانها تقديم الحيوانات الضروريّة والدعم الماليّ الذي كانت القافلة بحاجته(١).

هذا الرجل كان يقوم إذن بدورين هما تنظيم وقيادة القافلة، إضافة إلى قيامه بُمهمّة إجراء الصفقات التجاريّة في الأسواق التي تقصدها القافلة، وفي بعض الحالات كان يؤدّي بعض الخدمات التي تجعل التجّار يُشرّفونه مع نقش تذكاريّ(٢).

وبما أنّه لا يوجد شيء من دون ثمن أو مُقابل، فإنّ قائد القافلة كان ولابدّ يتوقّع أنْ يُحقّق أرباحاً كبيرةً من الرحلة التجاريّة. إذْ كان من المُمكن أنْ يُشارك في الشراء الفعليّ للسلع، فيقوم بذلك بدور التاجر بنفسه، أو أنّه يحصل على المال من المُشاركين في القافلة الذين يُخصّصون له مبلغاً أو نسبة مئويّة من الربح مُقابل تنظيمه للقافلة ومساعدته لها(٣).

وربّما كان الحافز الأكثر أهمّية من الثروة هو الشرف والسمعة الاجتماعية التي ارتبطت بقيادة القوافل. إذْ انّه وعلى اعتبار أنّ الاشتراك في قيادة القافلة وحمايتها كان شيء يستحقّ إقامة النقوش والتماثيل التذكاريّة، فإنّ السُمعة الشخصيّة في المجتمع التدمريّ كانت حافزاً مهمّاً لهؤلاء الأشخاص الذين قاموا بدور السينوديارخوس(٤).

وبحسب النقوش التدمريّة فإنّ تمويل رحلة القافلة لمْ يكن يتولّاه السينوديارخوس وحده، بلْ، وفي مناسبات مُتعدّدة، قام عدد من كبار الأرستقراطيين في تدمر بهذا الدور فأعادوا القافلة على نفقتهم الخاصّة ومن هؤلاء جوليوس أوريليوس سلام اللّات، و سبتيموس وورود(Septimius Worod)(٥).

وفي حالات أخرى أشارت النقوش إلى تشريف أشخاص ساعدوا القافلة "بكلّ الوسائل المُمكنة"، ومُصطلح "كُلّ الوسائل" يشمل ربّما مُساعدة ماليّة ومساعدة عسكريّة. بمعنى آخر أنّه شارك في تمويل القافلة بصورة أو بأخرى، ومن هؤلاء الأشخاص الذين ورد ذكرهم في نقوش القوافل التشريفيّة كان ماركوس أولبيوس إيراهاي الذي تكرّر اسمه وشكره من قبل التجّار العائدين من خاراكس ومن الهند أيضاً(٦).

[1] Pat. S; op, cit, p 29.; Young. G. K; op, cit,p 135.
[2] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p100.
[3] Pat. S; op, cit, p 29.
[4] Young. G. K; op, cit,p 140.
[5] Inv, III, 13. ; Inv, III, 7.
[6] Inv; X, 107. ; Inv; X, 96.

٢- التجّار التدمريّون العاملون في تجارة القوافل ومركزهم الاجتماعي في تدمر:

بعكس الدلائل من مصر والتي أثبت اشتراك تجّار من الرومان وغير الرومان في تجارة البحر الأحمر، وأوضحت أنّ نسبة ضئيلة من الأرستقراطيّة الرومانيّة قد عملت في هذه التجارة، فإنّ النقوش التدمريّة تُظهر أنّ المواطنين التدمريّين هم فقط من نهضوا بأعباء تجارة القوافل بين تدمر من جهة والخليج العربي وبلاد ما بين النهرين من جهة أخرى. وشارك في تنظيم القافلة وقيادتها أشخاص من الأرستقراطيّة التدمريّة، ومن هؤلاء كان جوليوس أوريليوس سلام اللّات بن مالي رئيس التجار التدمريين والذي أشار أحّد النقوش إلى أنّه أعاد أحّد القوافل على نفقته الخاصة[1].

في مكان آخر من العالَم الرومانيّ كان التجّار يُحرزون ثروة كبيرة، إلّا أنّهم كانوا يُستثنون من المراكز العُليا في الدولة. ويحفظ الأدب الرومانيّ أمثلة عديدة على إدانة النُخَب الرومانية التي تعمل في التجارة. فيُسجّل فيلوستراتوس أنّ الفيلسوف أبولونيوس قدْ أنّب ووبّخ نبيل إسبرطي لدرجة دفعته إلى البكاء، والسبب في ذلك، على حدّ تعبير أبولونيوس، هو أنّ ذلك النبيل الإسبرطيّ قد جلب" العار" لنفسه لأنّه ترك مهنة عائلته التقليديّة في العمل بالزراعة و اتجه ليكون تاجراً[2].

شيشرون هو الآخر يرى أنّ التجارة المحليّة كانت شائنة ومُعيبة لعَليّة القوم، أمّا التجارة الخارجيّة فهي، برأي شيشرون، مقبولة بشرط أنْ يستخدم التاجر ثروته " للانتقال من الأعمال التجاريّة إلى الأعمال الزراعيّة"[3].

ويُقدّم المُؤرّخ تيتوس ليفيوس دليلاً على توقيت الظهور القانونيّ لهذه النظرة التي تُحقّر عمل الطبقة الأرستقراطيّة بالتجارة، فيُورد أنّه وبحدود العام ٢١٨/ ٢١٩ق.م، شرّعت روما القوانين التي تمنع أعضاء مجلس الشيوخ، أو أيّ شخص كان والده عضو في مجلس الشيوخ، من العمل في التجارة لأنّ تلك المهنة اعتُبرت مُخجلة[4]. ومن البديهي القول أنّ تشريع قوانين المنع هذه ما كان ليتمّ لولا قيام بعض أعضاء مجلس الشيوخ بالعمل بالتجارة.

هكذا كان الوضع في روما. أمّا في تدمر فكان وضع التجارة والتجّار ثوريّاً بكل ماتعني الكلمة من معنى. و كأن تدمر كانت تعيش في فِرْدوسها بعيداً عن روما وآراء أدباءها. إذْ كان للقوافل وقوّادها شأن كبير في الحياة الاجتماعية التدمريّة[5]، و اشترك في التجارة كبار العائلات

[1] Inv, III, 13.

[2] Philostratus; Life of Apollonius of Tyana, IV, 32 .

[3] Cicero; de Officiis, I, 151.

[4] ويورد ليفيوس أنّ هذا التشريع كان في عهد القنصل س. فلامنيوس(C. Flaminius). انظر: Livius; The History of Rome, XXI, 63, 3- 4.

[5] علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج٣، ص٨٤.

الأرستقراطيّة[١]، ومن لمْ يشترك بصورة مُباشرة في القوافل ساهم بالأموال في تكوينها، أو ساهم في ردّ عدوان البدو الطامعين فيها. كما أُقيم للتجّار تماثيل ونقوش تشريفيّة تذكاريّة، لتُمجّدهم ولتُذكّر الأجيال اللاحقة بمكانتهم وفضلهم على تدمر و ازدهارها[٢]. لا بلْ نُصبت تماثيل هؤلاء التجّار والنقوش، التي تُشرّف المُتبرّعين إلى القوافل، في الساحة العامّة أو الأجورا(Agora) حتّى يراها العدد الأكبر من الناس ويُمجّدون أعمال المُتبرّعين إلى القوافل. كما أقيمت نقوش القوافل على الأعمدة الرئيسيّة وفي المعابد حتّى يراها الجميع من داخل تدمر وخارجها[٣]. ومن المحتمل أنّ كتابة النقوش باللغتين التدمريّة واليونانيّة كان ليفهمها سكّان شرقيّ تدمر من بلاد ماين النهرين وغربيّها من العالم الرومانيّ[٤]. كما أقيمت كُلّ النقوش بتفويض من مجلس الدولة التدمريّة ومن الشعب على حدّ سواء، فاشتركت الحكومة التدمريّة بنفسها في تشريف هؤلاء التجّار [٥].

إذن فتدمر أدركت أهمّية التجّار وتجارة القوافل لرفاهيتها و ازدهارها، لذلك أقامت لهم التماثيل والنقوش التي عكست درجة عالية من الفخر بإنجازاتهم. ولعلّه لا يوجد مكان آخر في الشرق قام بما قامت به تدمر من تشريف للتجّار وللذين ساعدوهم.

وفي الوقت الذي حاول فيه الأرستقراطيين الرومان إخفاء عملهم بالتجارة بإدارتها عبر وكلائهم، فإنّ الأرستقراطيين التدمريين أعلنوا جهاراً للعالَم عملهم بالتجارة، لا بل قاد بعضهم القوافل بنفسه مثل رئيس التجّار جوليوس أوريليوس سلام اللّات[٦].

وتحفظ النقوش التدمريّة مثالاً لشخص في قمّة سلّم السلطة في تدمر قدّم دعمه لأحّد القوافل وأعادها على نفقته الخاصّة. هذا الشخص هو سبتيموس وورود(Septimius Worod) الذي تولّى عدّة مناصب في مدينة تدمر. يقول النقش الذي يُؤرّخ إلى العام ٢٦٦م:

---

[١] شيفمان: المجتمع السوري القديم، ص١٠٥.

[2] Smith.M. A; Identity, Community, And State Formation At Roman Palmyra, op, cit, pp166, 167.

[3] Young. G. K; op, cit,p 151.

[4] Millar. F; The Roman Near East : 31 BC - AD 337, op, cit, pp321- 325.

[5] Inv, X, 127. ; Inv, X, 44.

[6] Inv, III, 13.

ἡ βου[λὴ καὶ ὁ δῆ]μος
Σεπτίμ[ιον Οὐορώδην] τὸν κρά–
τιστον ἐ[πίτροπον] Σεβαστοῦ
δουκην[άριον, δι]κεοδότην
τῆς μητ[ροκολω]νείας καὶ ἀ–
νακομίσαν[τα τ]ὰς συνοδίας
ἐξ ἰδίων καὶ μαρτυρηθέντα
ὑπὸ τῶν ἀρχεμπόρων καὶ
λαμπρῶς στρατηγήσαντα και
ἀγορανομήσαντα τῆς αὐτῆς
μητροκολωνείας καὶ πλεῖστα
οἴκοθεν ἀναλώσαντα καὶ ἀρέσαν–
τα τῇ τε αὐτῇ βουλῇ καὶ τῷ δήμῳ
καὶ νυνεὶ λαμπρῶς συμποσίαρ–
χον τῶν το[ῦ θεοῦ] Διὸς Βήλου ἱε–
ρέων, ἁ[γνείας καὶ] τειμῆς ἕνε–
κεν, ἔτ[ους ζοφ´ μηνεὶ Ξανδικῷ (١)

ترجمة النقش: " المجلس والشعب. إلى سبتيموس وورود الوكيل السامي لأوغسطس، وحاكم المُستعمرة الذي أعاد القافلة على نفقته الخاصّة وأُعطي شهادة من رئيس التجّار. والذي قام بدور ستراتيجوس، وبدور مُحتسب أو صاحب سوق (agoranomos) بشكلّ مُبدع، وأنفق كثيراً من موارده الخاصّة وأسعد الشعب والمجلس. والذي يترأس الآن كاهن الإله زيوس بيل كشاهد على شرفه و استقامته. في شهر إكسانديكوس من (Xandikos) العام ٥٧٧(شهر نيسان من العام ٢٦٦م)"(٢).

ويبدو، بوضوح، من هذا النقش أنّ سبتيموس وورود كان فرداً مُهمّاً وكان على رأس السلطة السياسية في تدمر، طبعاً بعد أذينة وعائلته الذين تولّوا السلطة في تدمر في تلك الفترة. ويُشير نقش آخر إلى سبتيموس وورود بصفته" أرجابيت(Argapet)"(٣)، و أرجابيت هو مُصطلح فارسيّ يعني" حاكم المدينة"(٤). مما يدلّ على أنّه كان بالفعل على رأس هرم السلطة في تدمر. ولعلّ ما يُلفت الانتباه في هذا النقش أكثر من كون سبتيموس من عليّة القوم في تدمر، هو أنّ سبتيموس استحقّ التشريف من الشعب التدمريّ وحكومته ليس بسبب منصبه أو مسؤوليّاته، بلْ

[1] Inv, III, 7.
[2] Smith.M. A; Identity, Community, And State Formation At Roman Palmyra, op, cit, p245.
[3] Inv, III, 6, 8, 9.
[4] Young. G. K; op, cit,p 154.

لأنّه قدّم المساعدة لقافلة تجاريّة بمعنى أنّ تلك المساعدة أكثر أهمّية بالنسبة للتدمريين من منصبه السياسيّ وهو دليل آخر على مكانة التجارة والتجّار في تدمر[١].

النقطة الثانية التُي تُشير إليها نقوش القوافل، بالإضافة إلى اشتراك الأرستقراطيّة التدمريّة في إدارة وقيادة القوافل، هي أنّ الاشتراك بالتجارة وإدارة القوافل في تدمر كانت شأن عائليّ يُمارسه أحياناً الأبّ وولده[٢]. فأشار أحّد النقوش إلى ماركوس أولبيوس إيراهاي الذي قدّم المُساعدة لقافلة كان يقودها ولده أبجر[٣]. كما شرّف نقش تدمريّ آخر نشاطات شخص تدمريّ يُدعى تيمارسو بن تيم(Taimarsu ben Taime) ونشاط أولاده يداي(Iaddai) و زابديبول(Zabdibol) واللذان وفّرا مبلغ ٣٠٠ دينار ذهبيّ لأحّد القوافل التدمريّة القادمة من خاراكس[٤]. وسجّل نقش آخر اشتراك آخر لـ يداي و زابديبول، أبناء تيمارسو ولكنّ هذه المرّة دون والدهم الذي ربّما وافته المنيّة فورث أولاده أعماله وإحسانه للقوافل التدمريّة، إذْ سجّل النقش أنّ زابيدول وليداي أبناء تيمارسو قدْ قدّموا مبالغ ماليّة كبيرة لأحّد القوافل التدمريّة المُتواجدة في مدينة فولوجازيس البارثيّة[٥]، هذه الأعمال كان الهدف منها، ربّما، شراء سلع من تلك المدينة البارثيّة. ونشاطات هذه العائلات التدمريّة يُذكّر بنشاط عائلة بيتيكي الإيطاليّة التي توارث أبنائها مهنة التجارة مع اليمن والشرق عبر البحر الأحمر.

٣- حماية القوافل التدمريّة:

تمتّعت تدمر بِسِمة فريدة مّيزتها عن بقيّة المُدن الخاضعة للإمبراطوريّة الرومانيّة، تمثّلت باحتفاظها بقوّات خاصّة قامت بالدور الأساسيّ في حماية قوافلها التجاريّة[٦]. إذ قامت بتسيير دوريّات دائمة في البادية السوريّة، و ركزت حاميات في النقاط التي ارتبطت بتجارة القوافل مثل دورا أوروبوس، آنا[٧]، فولوجيزيس[٨]، وحتّى في ميناء فُرات على الخليج العربيّ[٩]. كما كُلفت القوّات العسكريّة التدمريّة بتأمين السيطرة على الطُرق الصحراويّة من تدمر إلى هيت ودورا أوروبوس، وبالقيام بدوريّات بحريّة، وبتأمين المرور النهريّ على الفرات بين هيت و خاراكس[١٠].

---

[1] Young. G. K; op, cit, p 154.
[2] Pat. S; op, cit, p 29.
[3] Inv; X, 107.
[4] Inv, III, 28.

[٥] شيفمان: المجتمع السوري القديم، ص١٠٢.
[٦] علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج٣، ص٨٨.
[7] Millar. F; The Roman Near East : 31 BC - AD 337, op, cit, p133.
[٨] علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج٣، ص٨٧.
[٩] سفر(فؤاد): كتابات من كبيسة، ص٣٤.
[10] Smith.M. A; Identity, Community, And State Formation At Roman Palmyra, op, cit, p328, 329. ; Pat. S; op, cit, pp 25- 26.

ولابدّ من التفريق هنا بين الحُرّاس الخاصّين الذين كان يقوم قائد القافلة بتوظيفهم لمرافقة القافلة، وبين القوّات التدمريّة النظاميّة أو الميليشيا التدمريّة، إنْ صحّ التعبير. إذْ وكما كانت الحالة في صحراء مصر الشرقيّة، فإنّ قوّاد القوافل لجؤوا أحياناً إلى استخدام حرّاس مأجورين لحماية أعضاء القافلة والبضائع التي يحملونها، ولاسيّما وأنّ القافلة كانت تسير ضمن أراضٍ صحراويّة يستوطن فيها البدو الذين قاموا بمهاجمة القوافل في أحيان مُتعدّدة، الأمر الذي دفع حرّاس القافلة للدخول معهم في مواجهات جدّية[١]. ويوجد بالفعل أدلّة على أنّه كان يتواجد في تدمر تنظيم عسكريّ أكثر ديمومة، ويظهر جنباً إلى جنب مع الحرّاس الخاصّين الذين استخدموا من قبل السينوديارخوس، أكثر من ظهور الجنود الرومان والحرّاس الخاصّين جنباً إلى جنب في صحراء مصر الشرقيّة. إحدى الإشارات إلى أنّ جيش التدمريين كان جهاز عسكريّ دائم هو قيام الحكومة التدمريّة بتركيز حاميات في نقاط استراتيجية مُختلقة، ارتبط أغلبها بطُرق القوافل، وعلى الجُزر الواقعة مُنتصف الفرات مثل آنا و بيجان[٢]. وعثر على نقش، يعود للعام ١٣٢م، أقيم من قبل فارس نبطيّ في تدمر، وضّح فيه ذلك النبطيّ أنّه كان فارساً في الحضر وفي معسكر آنا[٣]. كما عُثر في معبد بعل شامين على تكريس، يُؤرّخ إلى فترة بحدود العام ١٨٨م، أقيم من قبل فرسان من مفرزة آنا وبيجان التي تقع إلى الجنوب من آنا بحوالي ٢٧كم[٤]. ويُشير نقش، يُؤرّخ إلى حوالي العام ٢٢٥م، عُثر عليه على الطريق الصحراويّ بين تدمر والحضر إلى شخص كان يشغل منصب "استراتيجوس(Stratigos) في آنا وجمالا(**'STRTG 'L 'N' WGML'**)، مما يُشير إلى أنّ تدمر كانت تفرض سلطتها خلال هذه الفترة على هاتين الجزيرتين الفراتيّتين[٥]. و انطلاقاً من أهمّية الفرات وهذه الجزر كمحطّات للقوافل التجاريّة، فإنّه من البديهي القول أنّ تلك المخافر العسكريّة التدمريّة كانت ترتبط بتجارة القوافل وأنّ الهدف منها كان حماية سفر التجارة التدمريّة أعلى وأسفل النهر.

كما تمّ تركيز قوّات عسكريّة تدمريّة في مدينة دورا أوروبوس، إذْ عُثر في تدمر على ثلاثة نقوش أقامها نبّالون تدمريّون، نقشان منهما يُؤرّخان إلى العامين ١٦٩ و ١٧٠م، ويُسمّيان منصب إستراتيجوي للنبّالين في تدمر[٦]. ويبدو بوضوح أنّ تلك الوحدات لمْ تكن رومانيّة بدليل قلّة أسماء

---

[1] Millar. F; Caravan cities: the Roman Near East and long-distance trade by land, op, cit, p137.

[2] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p100.

[3] Young. G. K; op, cit,p 143.

[4] Smith.M. A; Identity, Community, And State Formation At Roman Palmyra, op, cit, p328, 329.

[5] Millar. F; The Roman Near East : 31 BC - AD 337, op, cit, p133.

[6] Smith.M. A; Identity, Community, And State Formation At Roman Palmyra, op, cit, pp344, 345.

الوحدات الرومانيّة والغياب الواضح للأسماء أو الألقاب الرومانيّة بين الرجال الوراد أسمائهم في النقوش[١]. أمّا قيادة الوحدات العسكريّة الرومانيّة فكانت بيدّ شخص يحمل لقب استراتيجوس(Stratigos). ويبدو أنّه كان يوجد شخصان حملا هذا المنصب في نفس الوقت، إلّا أنّ الأوّل حمل لقب "استراتيجوس البدو"، والآخر حمل لقب "استراتيجوس السلام"[٢]. وكانت المُهمّة الأساسيّة لإستراتيجوس البدو هي حماية القوافل من هجمات القبائل البدويّة الطامعة في الحمولة الثمينة للقافلة[٣]، والشخص الأوّل المعروف، من النقوش، أنّه حمل هذا المنصب كان أوجيلو(Ogeilu) بن ماقّاي(Maqqai) الذي شُرّف في أحّد النقوش لجمعه بين مسؤوليّاته كإستراتيجوس صدّ هجمات البدو و كسينوديارخوس قاد القوافل التدمريّة[٤]. يقول النقش الذي يُشرّف أوجيلو والذي يُؤرّخ إلى العام ١٩٩م":

προστάγματι βουλῆς καὶ δήμου.
αἱ τέσσαρες φυλαὶ Ὄγηλον Μακκαίου τοῦ Ὀγήλου Ἁγεγοῦ
τοῦ Σεουῆρα δι' ἀρετὴν πᾶσαν καὶ διὰ τὰς συνεχεῖς τὰς
κατὰ τῶν νομάδων στρατηγίας συναράμενον καὶ τοῖς ἐνπό–
ροις καὶ ταῖς συνοδίαις ἀεὶ τὴν ἀσφάλιαν παρασχόντα ἐν πάσαις
συνοδιαρχίαις.[٥]

ترجمة النقش:

" بموافقة المجلس والشعب. القبائل الأربعة تُشرّف أوجيلو(Ogeilu) بن ماقّاي (Maqqai) ابن أوجيلو حاجيجو(Ogeilu Hagegu) إبن سويرا(Sewira) لشجّاعته وعفّته وقيادته المُستمرّة ضدّ البدو ولتقديمه الأمان إلى التجّار والقوافل في كلّ قيادته للقوافل"[٦].

أمّا إستراتيجوس السلام فمن المُحتمل أنّه كان مسؤولاً عن القيام بدوريّات في الصحراء حول تدمر، فإنحصرت نشاطاته ضمن تدمر وأراضيها المُرتبطة بها مباشرة. أو بمعنى آخر تولّي مسؤوليّة الحفاظ على السلام الداخليّ ضمن مدينة تدمر[٧]. وفيما يلي نقش يُشرفّ إيليوس

[1] Young. G. K; op, cit, p 145.
[2] Pat. S; op, cit, p37.
[3] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p99.
[4] Elton. H; op, cit, p93.
[5] Inv; X, 44.
[6] Young. G. K; op, cit,p146.
[7] Pat. S; op, cit, pp37, 38.

بوراس(Aelius Boras) الذي حمل لقب إستراتيجوس السلام. يقول النقش الذي يُؤرّخ إلى العام ١٩٨م:

[προστάγματι βουλῆς καὶ δήμου
Αἴλιον Βώραν Τίτου Αἰλίου Ὀγείλου
τὸν στρατηγὸν τὸν ἐπὶ τῆς]
εἰρήνης κατασταθέντα ὑπό τε
Μανειλίου Φούσκου καὶ Οὐενιδίου
Ῥούφου ὑπατικῶν καὶ ὑπὸ τῆς πα–
τρίδος, καὶ πολλὴν σπουδὴν καὶ ἀνδρεί–
αν ἐνδειξάμενον καὶ στρατηγήσαντα
πλειστάκις. (١)

ترجمة النقش: " بموافقة المجلس والشعب. (على شرف) إيليوس بوراس ابن تيتوس إيليوس أوجيلو(Titus Aelius Ogeilu) إستراتيجوس السلام، عُيّن من قِبَل الحاكمان مانيليوس فوسكوس(Manilius Fuscus)و فينيديوس روفوس(Venidius Rufus) ومن قبل وطنه. بعد أنْ أظهر الحماس والشجاعة العظيمة وعمل كـ إستراتيجوس في مرّات مُتعدّدة"[٢].

ويُشير هذا النقش بوضوح إلى أنّ الستراتيجوس إيليوس بوراس قد عُيّن بناءً على أوامر من الحاكم الرومانيّ مما يدلّ ربّما على أنّ تدمر كانت بحاجة لطلب موافقة السلطة التدمريّة قبل أنْ تتمكّن من إستخدام قوّاتها في أيّ عمليّة هامّة[٣].

أمّا عن هيكل القوّات التدمريّة القائمة على حراسة القوافل التجاريّة فكانت تتكوّن، بشكل رئيسيّ، من النبّالة الراكبين على الخيول والنبّالة الراكبين على ظهور الجمال(الهجّانة) أو الدروميداري(Dromedarii) والذين كانوا يُشكّلون هيكل الجيش التدمريّ والسلاح الأكثر أهمّية فيه[٤]، ومن الجميل معرفة أنّ احتساء الخمر كان مُحرّماً على فِرق النبّالة التدمريين، وهو إجراء وقائيّ كان هدفه، ربّما، احتفاظ رامي السهم باتزانه، تلك السمة التي كان لابدّ منها لتحقيق إصابة مُحقّقة للهدف[٥].

وعلى الأرجح أنّ استخدام المُشاة كان ضئيلاً نتيجة لطبيعة البيئة الصحراويّة التي كانت تعمل فيها القوّات التدمريّة الحامية للقوافل[٦].

---

1 SEG; VII, 138.

2 Young. G. K; op, cit,p145.

3 Matthews. J. F; op, cit, p168.

4 Stoneman.R; op, cit, p39.

٥ كاظم(شاكر مجيد)، عيسى(شذى أحمد): دور النبّالة العرب في التاريخ القديم، ص٢٧٤.

6 Young. G. K; op, cit,p147.

ولابدّ من التفريق أيضاً بين الوحدات التدمريّة القائمة على حراسة القوافل وبين الوحدات التدمريّة المُساعدة التي عملت في الجيش الرومانيّ وثبت حضورها في أماكن مُتفرّقة من الإمبراطوريّة مثل سورية، مصر، وحتّى في بريطانية[١]. إذْ كان هناك اتجاه عام لتنظيم وحدات حراسة القوافل التدمريّة في الجيش الرومانيّ[٢]، بهدف الاستفادة من خبراتهم القتاليّة ولاسيّما وحدات النبّالين[٣]. وإحدى هذه الوحدات التدمريّة العاملة في الجيش الرومانيّ والتي سُجّل حضورها كانت الكوهورت أو الكتيبة التدمريّة العشرون(Cohors XX Palmyrenorum) التي وُجدت سجلّاتها في دورا أوربوس، مثبتة حضورها في هذه المدينة طوال الفترة بين العامي ٢٠٨– ٢٥٦م[٤]. وطبعاً كانت الكتيبة العشرون التابعة للجيش الرومانيّ تحمل أولويّات رومانيّة وليست تدمريّة أيّ كانت متواجدة لحماية دورا أوروبوس من الهجوم البارثيّ وليس لحماية القوافل التدمريّة[٥].

وهنا يُطرح تساؤل مُهمّ عن السبب الذي دفع روما للسماح للتدمريين بالاحتفاظ بقوّات خاصّة بهم في ضوء الواقع القائل بتبعية تدمر للسلطة الرومانيّة.

والجواب المُرجّح لهذا التساؤل تقدّمه مصالح روما الاقتصادية، فبالرغم من أنّ التدمريين احتفظوا بقوّات خاصّة بهم تقوم بدوريّات وتحفظ الأمن في مدينتهم والمناطق الواقعة إلى الشرق منها. إلّا أنّ تلك القوّات كانت تحت نظر روما، وهو ما بدا بوضوح في تعيين إيليوس بوراس، الذي شغل منصب استراتيجوس السلام، من قِبل الحاكم الرومانيّ[٦]. وفي الوقت نفسه فإنّ رقابة روما على القوّات التدمريّة لا يُبرّر سماحها بقيام مثل القوة العسكريّة في مدينة تابعة للسلطة الإمبراطوريّة. لذلك فإنّ التفسير المُرجّح لغضّ النظر الرومانيّ عن القوّات التدمريّة كان الضرائب التي كانت تُحقّقها تجارة القوافل التدمريّة للخزينة الإمبراطوريّة الرومانيّة[٧]، فدفعت العائدات الماليّة، التي كانت تضُخّها القوافل التدمريّة في شرايين الاقتصاد الرومانيّ، الحكومة الرومانيّة إلى غضّ النظر عن احتفاظ التدمريين بقوّات لحماية قوافلهم طالما بقيت تلك القوّات تحت الرقابة الرومانيّة ومُوجّهة لحماية القوافل التجاريّة[٨].

---

١ سويدان(قاسم محمد): تاريخ ملكات الشرق، ص٢٧١. كذلك: علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج٣، ص٨٢، ٨٣.

2 Isaac. B; The Limits of Empire: The Roman Army in the East, Oxford, 1990, p225.

٣ علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج٣، ص٨٢.

4 Kennedy. D. L; The Cohors XX Palmyrenorum at Dura Europos.' In Dabrowa (ed.) The Roman and Byzantine Army in the East, pp89, 98.

5 Isaac. B ; op, cit, p225.

6 SEG; VII, 138.

7 Smith.M. A; Identity, Community, And State Formation At Roman Palmyra, op, cit, p331.

8 Young. G. K; op, cit,p148.

أمّا حين خرجت تلك القوّات عن الهدف المرسوم لها وأصبحت لغايات توسّعيّة فإنّ السلطة الرومانيّة قامت بالقضاء عليها وأنهت مُحاولتها للتمرّد على سلطتها[1].

٤- الضرائب على التجارة التدمريّة:

من سوء الحظّ أنّه لمْ تتوفّر، في مجال الضرائب، التي فُرضت على التجارة التدمريّة، تلك الدلائل التي توفّرت عند دراسة تجارة البحر الأحمر الشرقيّة، من قوائم تعرفة جمركيّة كتعرفة كوبتوس، أو إشارات إلى الضرائب كتلك التي وردت في ورقة بردي موزوريس. وُكلّ ما توفّر في هذا المجال كان نقش أقيم في الساحة العامّة لتدمر، وتضمّن قائمة ضرائب عُرفت بالتعرفة التدمريّة(Palmyrenorum Portoria). و اكتشف هذا النقش التدمريّ في العام ١٨٨١م، وهو يُورّخ إلى العام ١٣٧م[2]، وتضمّن الضريبة الواجبة على السلع التي تعبر إلى السوق التدمريّة[3]. إلّا أنّ تلك الضريبة لا تتضمّن سلع الرفاهيّة التي ارتبطت بالتجارة التدمريّة البعيدة المسافة مثل التوابل والعطور[4]، بلْ حُدّدت الضريبة على سلع استوردت من خارج تدمر وكانت مُخصّصة للاستهلاك المحلّي مثل السمك المُجفّف، الصوف، أصبغة الصوف الأرجوانية، الأواني الزجاجيّة، العطور، زيت الزيتون، التين المُجفّف، الخمور، لحم الخنزير، كما كان في الضريبة قسم يتعامل مع مُستحقّات واجب دفعها على استيراد العبيد والمُومسات[5]. وعدا عن كون هذا النقش نقشاً ضريبيّاً، فإنّه يُقدّم دلالة على أنّ الإنتاج الزراعيّ المحلّي في تدمر كان قاصراً عن تلبيّة المُتطلّبات الاستهلاكية للمواطنين التدمريين، فلجؤوا إلى استيراد باقي الاستهلاك المحليّ[6]. أمّا النقش التدمريّ الآخر والذي أعطى تلميحاً عابراً إلى فرض الحكومة الرومانيّة لضريبة على السلع الشرقيّة الواردة إلى سورية عبر الطريق البرّية، فيعود إلى العام ١٦١م[7]. وهو يوجّه شُكراً إلى مُوظّف رومانيّ يُدعى ماركوس إميليوس أسكيليبياديس، ويوضّح هذا النقش أنّ أسكيليبياديس كان عضو في مجلس مدينة أنطاكية، وكان في الوقت ذاته مسؤولاً عن جباية ضريبة التيتارت/ ضريبة ٢٥%/ (tetartones) [8]. و توجيه النقش الرومانيّ الشُكر لهذا المُوظّف يدلّ على أنّ

[1] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p106.
[2] Stoneman.R; op, cit, pp57- 59, 212.
[3] النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٣١.
[4] Pat. S; op, cit, pp27.
[5] شيفمان: المجتمع السوري القديم ، ص٩٤.
[6] Matthews. J. F; op, cit, p168.
[7] Miller. J. I; The Spice Trade of the Roman Empire, op, cit, p 134.
[8] Inv; IX, 29.

التجّار التدمريين قدْ وصلوا بسلعهم إلى مدينة أنطاكية عاصمة ولاية سورية. وبما أنّ ضريبة التيتارت كانت مُخصّصة للاستيرادات الشرقيّة الداخلة إلى الأراضي الرومانيّة، فهذا يدلّ على أنّ التجّار التدمريّين كانوا خاضعين لها كأقرانهم الداخلين إلى الإسكندريّة وميناء لويكي كومي[١].

وبالرغم من ذلك، فإنّه من غير المعروف أين هو المكان الرابع الذي فُرضت فيه ضريبة التيتارت، إذْ فُرضت في الإسكندريّة و ميناء لويكي كومي وأنطاكية. وعلى الأرجح أنّه في حال أرادت روما ضبط السلع الشرقيّة الواردة عبر تدمر، فإنّها كانت يجب أنْ تضع مُوظّف لجباية ضريبة التيتارت في مدينة تدمر نفسها قبل أنْ يتمّ بيع تلك السلع أو توزيعها إلى باقي المُدن السوريّة.

ويفترض سميث في هذا المجال أنّ الحامية العسكريّة الرومانيّة المُتمركزة في تدمر كانت تقوم بدور الرقابة على السلع القادمة إلى تدمر بغرض تحصيل الضريبة عليها، وأنّها كانت تُقدّم المساعدة، بشكل أو بآخر، لجابي ضريبة التيتارت في أنطاكية[٢]. وهذا افتراض قد يبدو منطقيّاً، لأنّ الرقابة الرومانيّة على السلع الشرقيّة الداخلة، عبر القوافل، إلى تدمر ستجعل المدينة تقوم بالدور الذي قامت به كوبتوس، أيّ كمخزن لإحصاء السلع الشرقيّة ليتمّ دفع الضريبة في أنطاكية على المتوسّط. وبالرغم من أنّ هذه تبقى افتراضات، إلّا أنّه من المُستحيل أنْ تترك الحكومة الرومانيّة التجّار التدمريين ينقلون السلع ، ويقومون بتلك التعاملات التجاريّة مع مملكة ميسان ومدن بلاد ما بين النهرين من دون أنْ تُشاركهم منافع تلك التجارة المُربحة.

---

[1] Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, op, cit, p105. ; P. M. E; XIX.

[2] Smith.M. A; Identity, Community, And State Formation At Roman Palmyra, op, cit, pp331, 332.

الفصل السادس

الواردات الرومانيّة من اليمن والهند والصين واستخداماتها في المجتمع الرومانيّ

مُقدّمة.

أوّلا: الواردات من المُنتجات النباتيّة.

١- السلع العطريّة.

أ- أنواع السلع العطريّة.

أ-أ- البخور أو اللبان.

ب- أ- المُرّ.

جـ- أ- اللادن.

د- أ- القسط.

هـ- أ- القرفة أو الدار الصينيّ.

و- أ- النارد.

ب- استخدامات السلع العطريّة في المجتمع الرومانيّ.

أ- ب- استخداماتها في الطقوس الدينية والشعائر الجنائزيّة.

ب- ب- استخداماتها كعطور شخصيّة وكمُستحضرات تجميل.

جـ- ب- استخداماتها كمُنكّهات.

د- ب- استخداماتها في تركيب المُستحضرات الطبّية.

٢- التوابل.

أ- طبيعة وقوام الفلفل الأسود.

ب- استخدامات الفلفل في المجتمع الرمانيّ.

٣- الزنجبيل.

٤- الألوة أو الصبر.

٥- دمّ الأخوين.

٦- الأخشاب.

٧- النبيذ العربيّ.

ثانياً: الواردات من المُنتجات الحيوانيّة.

١- الحرير.

أ- منشأ وقوام الحرير.

ب- مُعالجة الحرير في الإمبراطوريّة الرومانيّة ومُضاعفة سعره.

جـ- استخدامات الحرير في المجتمع الرومانيّ.

٢- العاج.

أ- استخدامات العاج في المُجتمع الرومانيّ.

٣- اللآلئ.

أ- استخدامات اللآلئ في المجتمع الرومانيّ.

٤- صدف السلحفاة.

أ- استخدامات صدف السلحفاة في المجتمع الرومانيّ.

٥- الحيوانات البرّية.

ثالثاً: ورادات أخرى.

١- الأحجار الكريمة.

أ- استخدامات الأحجار الكريمة في المجتمع الرومانيّ.

٢- الأصبغة المُتنوّعة.

٣- العبيد.

٤- قِطع الشَعْر الهنديّ.

٥- أحجار المُرمُر

رابعاً: مرابح التجّار الرومان من استيراد السلع اليمنيّة والشرقيّة.

مُقدّمة:

يُعلّق الباحث سميكن (Smikin)، المُتخصّص بالتاريخ الاقتصاديّ، على واردات الإمبراطوريّة الرومانيّة، فيقول: " قامت تجارة الإمبراطوريّة الرومانيّة على خمس سلع أساسيّة هي: البخور العربيّ، و البهارات والتوابل الهنديّة، و الحرير الصينيّ، و العاج، و الكهرمان الجرمانيّ"[١]. وبالفعل أصاب سميكن في توصيفه هذا، إذْ شكّلت الواردات الرومانية من اليمن والهند والصين العمود الفقريّ لتجارتها الخارجيّة، ولاسيّما وأنّ تلك الواردات كانت تلقى طلباً كبيراً من المجتمع الرومانيّ المُتعطّش لكلّ ما هو جديد وغريب. فطلب ذلك المجتمع السلع العطريّة اليمنيّة التي غدت سمةً أساسيةً في الشعائر الدينية والجنائزيّة للمواطن الرومانيّ، والوصفات الطبّية للطبيب الروماني. وطلب التوابل الهنديّة التي غدت سمةً أساسيّةً في المطبخ الرومانيّ فلا تكاد تخلو منها أيّ وصفة طعام رومانيّة. وطلب الحرير الصينيّ الذي غدا سمةً أساسيةً في اللباس الرومانيّ وعنواناً للثراء والبذخ المُستشريّ في أوساط ذلك المجتمع. وطلب صُدف السلحفاة و العاج الذي غدا سمةً أساسيةً في الأثاث والمفروشات الرومانيّة الباذخة. وطلب الجواهر و اللآلئ الشرقيّة لإشباع نَهمِه للترف والتبرّج.

وخُصّص هذا الفصل للبحث في الواردات الرومانية من السلع اليمنيّة والهنديّة والصينيّة واستخدامات كلّ سلعة من هذه السلع في شتى مناحي حياة المواطن الرومانيّ وأسعارها بحسب ورودها في المصادر التاريخية المُتوفّرة.

وبهدف توضيح المعلومات التي سترد في هذا الفصل، لذلك سيتمّ تقسيم تلك السلع بحسب المنشأ الأصليّ لها، سواءً أكان نباتيّ كالفلفل والسلع العطريّة، أمْ حيوانيّ كالحرير و العاج وصُدف السلحفاة. كما سيتمّ تخصيص قسم من هذا الفصل للسلع المُتنوعة التي كان منشؤها المناجم كالأحجار الكريمة، ، أو تلك التي كانت ذات منشأ مُشترك نباتيّ وحيوانيّ كالصبغة المُتنوّعة، أو تلك السلع البشريّة كالعبيد وقطع الشعر الهنديّ. كما خُصّصت فقرة لدراسة الأرباح التي جناها التجّار الرومان من جلبهم لتلك السلع وحضور تلك الأرباح في المجتمع الرومانيّ.

وطوال هذا الفصل، سيتمّ ملاحظة تلك الحالة من النقد والهجو والتململ من جانب الكتّاب والأدباء الرومان الذين لمْ يرق لهم ، الذين شكّلت كتابتهم مصدراً رئيسيّاً لمعرفة أنواع السلع الواردة من اليمن والهند والصين، وحضورها في المجتمع الرومانيّ الذي لمْ يعطِ أذناً صاغية لا لذلك النقد ولا للقوانين التي منعت أحياناً الإقبال على سلع الترف الشرقيّة.

---

[1] Smikin. C . G; The Traditional Trade of Asia, London: New York, 1968, pp38, 39.

أوّلا: الواردات من المُنتجات النباتيّة:

تنوّعت السلع النباتيّة التي جلبها التاجر الرومانيّ من اليمن والشرق، فتراوحت من السلع العطريّة، التي استخدمت لأغراض مُتعدّدة منها ما كان دينيّ، و منها ما كان طبّي، ومنها ما كان شخصيّ كالتبرّج والتعطّر، إلى التوابل، التي استخدمت هي الأخرى لأغراض متعدّدة منها ما كان يرتبط بالمطبخ والمأكولات الرومانيّة، ومنها ما يرتبط بأغراض طبّية.

وتحفظ القائمة الضريبية المعروفة باسم " تعرفة الإسكندريّة"، والتي وثّقت قائمة السلع الشرقيّة الخاضعة للضريبة في مدينة الإسكندريّة، تشكيلة واسعة من السلع اليمنيّة والهنديّة النباتيّة، و التي كانت تصل إلى الأسواق الرومانيّة مع بداية القرن الثاني الميلاديّ. وتُورد هذه القائمة عدد من السلع التي لمْ يأتِ دليل البحر الإريثيري على ذكرها. من تلك السلع: البخّور، و المُرّ، و الفلفل، و خشب و القرفة الصينية، و الزنجبيل، و الصبّار، و الليكيوم[١].

١- السلع العطريّة:

تُعتبر السلع العطريّة من أهم السلع التي سعى التاجر الرومانيّ للحصول عليها خلال رحلته البحريّة إلى اليمن والهند والشرق الأقصى. وبالرغم من أنّ اليمن كانت تشتهر بإنتاج تلك السلع، إلّا أنّ الهند وجنوبيّ شرقيّ آسية كانت توفّر، هي الأخرى، أنواعاً من السلع العطريّة ولاسيّما القرفة و النارد.

وفيما يلي سيتمّ عرض أهمّ السلع العطريّة التي جلبها التاجر الرومانيّ من اليمن والشرق و استخداماتها في المجتمع الرومانيّ.

أ- أنواع السلع العطريّة:

أ-أ- البخور أو اللبان:

اسمه العلمي (Boswellia Sacr Flueck)[٢]. ورد في النقوش اليمنيّة القديمة بصيغ مختلفة تدل عليه مثل: (ل ب ن ي) و(ب خ ر) و(ل ب ن ت) [٣]، ويُعرف في المصادر اليونانية والرومانية بـ "ليبانوس (Libanos) وليبانوتوس(Libanotos)"[٤]. وكلمة لبان هي من لغة جنوب الجزيرة العربية القديمة (اليمن)، وما تزال هذه الكلمة تستعمل في اللهجة اليمنية، حتى

---

[1] Justinian Digest; XXXIX, 4, 16, 7. ; Young. G. K; op, cit, p189.

[٢] هذا الاسم العلميّ يعود إلى عالمين أحّدهما بريطانيّ، ويُدعى ون باوسيل(John Boswell)، والآخر سويسريّ ويُدعى فيلسكيجر (Flüeckiger). انظر :

Badria. F. A; op , cit, pp 6, 7.

[٣] بيستون وآخرون: المعجم السبئي ، بالإنجليزية والفرنسية والعربية ، دار نشريات بيترز لوقان الجديدة، بيروت، ١٩٨٢م، ص٢٧، ٨١.

[4] Theophrastus; Enquiry into plants, IX, 7 ; Herodotus; Histories, III, 107.; Muller. W; Arabian Frankincense In Antiquity According To Classical Sources, Studies In The History Of Arabia, Vol. I, Part 1, University Of Riyadh, Saudi Arabia, 1977, p29- 87.

الوقت الحاضر، بمعنى العلك[١]. واللبان مادّة راتنجيّة صمغيّة توجد على هيئة قطرات إفرازية كبيرة. ويتم الحصول على اللبان من الشجرة عن طريق عمل شقوق عميقة مائلة في لحاء الشجرة، فيسيل منها سائل صمغي مائل للبياض يُترك حتى يجفّ ويتجمّد ثم يُباع ويُستعمل بخوراً[٢]. ويوجد حوالي خمسة وعشرون نوعاً من اللبان[٣].

وتضاربت المعلومات التي قدّمتها المصادر الكلاسيكيّة بخصوص شكل شجرة البخّور، وهو ما عبّر عنه بليني صراحة حين أورد: " لا يوجد اتفاق على مظهر أو شكل شجرة البخور نفسها. ولا يوجد أي كاتب لاتيني، على حدّ علمي، وصف شكل هذه الشجرة، والوصف الذي قدمه اليونانيون متنوع "[٤].

إلّا أنّه ومن خلال المعلومات التي ذكرتها تلك المصادر يُمكن للباحث أن يُقدّم وصفاً لتلك الشجرة على أنّها شجرة أو شُجيرة شوكيّة مُلتوية ذات لون أخضر، ليس لها جذع، وعليها عدد كبير من الأغصان وأوراقها خضراء ذات طعم مُرّ[٥]. يتراوح طولها من ٦ إلى ٧ أقدام، إلّا أنّها يُمكن أنْ تصل إلى ١٥ قدم في حال توفّرت لها ظروف مُناخيّة مُلائمة[٦].

وأهم مناطق إنتاج البخور كانت في حضرموت وجزيرة سقطرى، فضلاً عن ظفار التي كانت من أهم مناطق إنتاجه وتصديره[٧]. وأظهرت الاكتشافات الأثريّة الحديثة التي أجريت في "خور روي" الواقعة قرب "طاقة" في ظفار أنّ هذه المنطقة كانت مركزاً لزراعة اللبان. كما بيّنت هذه المُكتشفات أنّ ميناء سمهرم أو خور روي كان ميناءً مُخصّصاً لتصدير اللبان المُنتج في منطقة ظفار[٨]. وسيطرت ممالك اليمن على تجارة اللبان، بل استحوذت على ما يُنتج منه في المناطق الأخرى، فاحتكرت تجارته دون منافس، وتحكّمت بأسعاره. تحكّم ترافق مع شدة الاحتياج له في بلدان الشرق الأدنى وحوض البحر المتوسط[٩].

وشجرة اللبان أو البخّور يُمكن أنْ تنمو بصورة طبيعيّة، أو تُزرع. والنوع المزروع هو الذي يُقدّم المحصول الأكثر جودة على اعتبار أنّه يخضع لرعايّة بشريّة تُساهم في زيادة جودته وإنتاجيّته[١٠].

---

1 Groom. N; Frankincense and Myrrh, op, cit, p13.

٢ لقمان(حمزة علي): تاريخ الجزر اليمنية، ص٦٤.

٣ النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٣٤.

4 Pliny; N. H, XII, 31.

٥ باذيب(علي سالم): النباتات الطبية في اليمن، ط ٤، مكتبة الإرشاد، صنعاء،٢٠٠١م، ص٢٨.

٦ النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٣٤.

7 Van Beek, G. W; Frankincense and Myrrh in Ancient South Arabia, op, cit, pp142, 143.

8 Reddy. A; op, cit, pp96- 98.

9 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p61.

10 Theophrastus; Enquiry in to plants, IX, 4.

أمّا عن طريقة جمع محصول اللبان، فكانت تتمّ بصنع شقوق طوليّة، بسكين خاصّة، في الفروع والسيقان، وتكون الشقوق في الفروع أصغر حجماً[١]. ويخرج من هذه الشقوق سائل يتجمّد بمجّرد مُلامسة الهواء مُكوّناً قطعاً غير مُتساوية الحجم تُشبه الدمعة. وكان المُزارعون العرب يحتسبون لسقوط هذه القطع على الأرض، لذلك كانوا يضعون حُصر من سعف النخيل تحت هذه الأشجار ليتساقط الصمغ عليها، أما في بعض الحالات فكان يتمّ تسوية الأرض التي تحت الأشجار وتنظيفها[٢]. والبخور المتساقط على الوسائد يكون جليّ ونقي شفاف، أمّا المُتجمّع على الأرض فيكون أقل درجةً. والقسم المُتبقّي على الشجرة كان يتمّ نزعه بوساطة أدوات حديديّة[٣]. وكانت أشجار اللبان تُترك عشرة أيّام بعد تشقيقها ليعود بعدها المُزارعون لجمع ما ظهر منها من لبان من جهة ولصنع شقوق أخرى من جهة أخرى[٤]. وبعد مُضي عشرة أيّام أخرى يعود المزارعون لجمع ما ظهر من لبان جديد، وهكذا حتّى نهاية جمع المحصول الذي كان يُنقل برّاً وبحراً إلى ميناء قنا ومدينة شبوة[٥]. وعند نضوب الشجرة من السائل كانت تُترك لتستعيد حيويّتها خلال فترة بين ستّة أشهر إلى عامين[٦].

ويُشير بليني إلى موعد جمع اللبان، فأورد أنّه كان من العادة، عند وجود فرص أقل لبيع البخور، أن يتم جمعه في موسم واحد في السنة، أما في أيّامه، فإنّ زيادة الإقبال على تجارته أدّت إلى القيام بجمعه مرتين في موسمين في السنة[٧]. وما أورده بليني هنا أثبته العلم الحديث الذي يُشير إلى أنّ جمع البخّور يكون مرّتين في العام، فيتمّ صنع شقوق في شجرة اللبان في بداية كانون الثاني من كل عام، ويتم جني المحصول وجمع اللبان في نهاية شهر آذار. أما المحصول الثاني فيتم صنع الشقوق في نهاية شهر آذار، ويُجنى المحصول في بداية شهر تموز، أيّ في الأشهر التي تسبقّ توقّع وصول السفن التجاريّة الرومانيّة إلى ميناء قنا[٨].

وبحسب دليل البحر الإريثيري فإنّ المزارعين الذين كانوا يقومون بجني المحصول همّ من العبيد الملكيين أو من المُجرمين المحكومين. ولأنّ هؤلاء كانوا يعملون في ظروف صعبة، فإنّ قسماً منهم كان يفقد حياته أثناء جنيّ المحصول[٩]، نتيجة إصابتهم بنوع من الحُمّى تُدعى الحُمّى

[١] أحمد ملاعبة(نهاية عبد الرحمن): دور ممالك الجزيرة العربيّة في التجارة الدوليّة، ص١٣٦.
[2] Theophrastus; Enquiry in to plants, IX, 4.
[3] Pliny; N. H, XII, 32.
[٤] النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٣٦.
[5] Singer. C; op, cit, p22.
[6] Thomas. B; Arabia Felix, London, 1932, p122.
[7] Pliny; N. H, XII, 32.
[8] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p76.
[9] P. M. E; XXIX.

الحمراء تُصيبهم نتيجة الجوع والحرّ الشديدين[١]. ويُشير جروم في هذا الخصوص إلى أنّ حضرموت اكتسبت اسمها من الظروف المُحيطة بها أيّ " أرض الموت(Death Land)"[٢].

كان البخوّر الذي يشتريه التاجر الرومانيّ من اليمن على أربعة أنواع. النوع الأوّل: وهو الأجود و الأغلى ثمناً وكان يُدعى، بحسب بليني، البخّور الذكر وهذه التسميّة جاءت من أنّ هذا النوع كان يتقطّر من شجرته على شكل قطرات كُرويّة الشكل تتّحد مع بعضها البعض مُكوّنةً ما يُشبه خصيتيّ الذكر[٣]، وهذا النوع من البخور كان النوع الأكثر شُهرة نتيجة لتفضيله على غيره من الأنواع المُقدّمة للآلهة الرومانيّة[٤].

أمّا النوع الثانيّ: فيُشبه ثديّ الأنثى، و يتقطّر السائل فيه على شكل قطرات الواحدة تلوَ الأخرى، فتّتحدّ مع بعضها البعض وتظلّ عالقة في الشجرة وتتدلّى منها في شكل يُشبه ثديّ الأنثى[٥]. والتسميّة اليونانيّة لهذا النوع هي البخور المُقطّر (Drop–incense) أو البخور الصلب (Solid incense). وهذا النوع كان من الأنواع الأكثر جودةً في العصر الرومانيّ. النوع الثالث: وهو أصغر حجماً وجودةً من النوعين الأوّلين، فكان يُسمّى بخور حبة الكتكوت. أمّا النوع الرابع: فكان الأقلّ جودةً وتكلفة بالنسبة للتاجر الرومانيّ، وكان يُسمّى المنّ(Manna) [٦].

ولم يكن التاجر الرومانيّ يدفع سعراً موحّداً لجميع أنواع اللبان، وإنّما كان يختلف ما يدفعه بحسب جودة اللبان، فبلغ سعر الباوند[٧] الواحد من النوع الأوّل ٦ دنانير رومانيّة، وسعر الباوند من النوع الثانيّ ٥ دنانير رومانيّة، وسعر الباوند من النوع الثالث ٣ دنانير رومانيّة[٨]. وهذا الأسعار التي أوردها بليني ليست هيّنة في القرن الأوّل الميلاديّ، إذْ كانت تُعادل تقريباً أجرة يوم كامل للعامل الرومانيّ العاديّ[٩]. وكان اللبان يُكدّس في شبوة عاصمة حضرموت على شكل أكوام يُوضع عليها لوحة تُحدّد الكمّية والسعر، فيأتيّ التاجر الرومانيّ ويأخذ طلبه، ويضع السعر المُحدّد مكانه[١٠]. ويبدو أنّ التاجر الرومانيّ لم يكن يثقّ بما يُعرض عليه من بخّور[١]، لذلك

---

1 P. M. E; XXIX.

2 Groom. N; Frankincense and Myrrh, op, cit, p241.

3 Pliny; N. H, XII, 32.

4 Muller. W; op, cit, p82.

٥ عبد المولى(أسامة محمود): تجارة البخور في جنوب شبه الجزيرة العربيّة، ص١٨.

6 Pliny; N. H, XII, 32.

٧ الباوند: هو الرطل الإنكليزي، وهو يساوي ٣٢٩ غرام تقريباً . انظر : أوليري(دي لاسي):جزيرة العرب قبل البعثة ، ترجمه وعلق عليه : موسى علي الغول ، منشورات وزارة الثقافة ، عمّان، الأردن ، ١٩٩٠م، ص١١.

8 Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p126.

9 Mattern. S. P; Rome and the Enemy: Imperial Strategy in the Principate, Berkeley, University of California Press, 1999, p28.

١٠ النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٣٧.

فإنّه كان يلجأ إلى عدّة أساليب بهدف معرفة الجيّد منه من الرديء، من هذه الأساليب وضعه على الفحم المُشتعلّ، فإذا اشتعل بسرعة كان من النوع الجيدّ، أمّا إذا لم يشتعل كان من النوع الرديء. كما لجأ بعض التجار الرومان إلى الضغط على البخّور بأسنانهم، فإذا تفتّت كان جيداً، أمّا إذا حصل العكس فيكون من النوع الرديء. ويقول بليني بحسرة أنّه يوجد في زمانه قطرات معدودة من اللبان تُساويّ ثلث مينا أيّ ماي ُعادل مئة دينار رومانيّ[٢].

ب- أ- المُرّ:

شجرة المُرّ تشبه شجرة اللبان، ولكنها تتميز عنها على صعيد الشكل والمحصول. و الاسم العلميّ لشجرة المُرّ هو (Commiphora Myrrha) وتنتمي للعائلة النباتية (Burseraceae)[٣]. وهي عبارة عن شجرة شوكية صغيرة، يصل ارتفاعها إلى ثلاثة أمتار، وتتميّز بأنّها كثيرة التفرع وساقها ذي قشور ورقية، وأوراقها ثلاثية. ولها أزهارها صغيرة الحجم تحوي بذرة واحدة ذات لون برتقاليّ مائل إلى الاصفرار أو رماديّ، وهي ذات رائحة بلسميّة قويّة تفوح عند دعك قُلفها أو أغصانها[٤]. ومحصولها عبارة عن سائل صمغيّ، تُفرزه الساق طبيعيّاً أو عند جرحه، ويتراوح لونه بين البنيّ والأسود، ويتجمّد عند تعرّضه للهواء ويُصدر عن حرقه رائحة زكيّة[٥]. ويُوجد نحو مائتين وخمسين نوعاً من المُرّ. وبالرغم من أنّ الجزيرة العربيّة لم تكن تحوي جميع هذه الأنواع، إلّا أنّها كانت تحوي أفضلها [٦].

---

[١] تجدر الإشارة هنا إلى أنّ المصادر الكلاسيكيّة قد أوردت إشارات مهمّة إلى فضيلة الأمانة في التعامل التجاريّ عند العرب، فذكر هيرودوت أن العرب هم أحرص الأمم على الوفاء بالعهود والعقود واحترامها. انظر: Herodotus; Histories; III, 8.

وذكر ثيوفراستوس أنّ أهل سبأ كانوا أشخاص أمناء في تعاملاتهم فيما بينهم ومع الآخرين ، حتى أنه لا يبقى أحد لحراسة محصول البخّور، ولذلك فإن بعض الرحالة والبحارة الغرباء يأخذون في سفنهم بعضاً من البخور والمرّ لانعدام المراقبة هناك، ثم يُبحرون بعيداً. انظر:

Theophrastus; Enquiry in to plants, IX, 4.

أمّا بليني فإنّه لم يكتفِ بذكر أمانة العرب بل قارن بينهم وبين اليونانيين في الإسكندريّة فأورد : "على الرغم من عدم وجود شخص يبقى لحراسة الأشجار بعد القيام بعملية الشقوق عليها، فإنه لا يقوم احد بالسرقة أو الاعتداء على حق جاره. ومن ناحية أخرى، وفي الإسكندرية لا يُكتفى باليقظة والحذر لحراسة المعامل، وإنما وُضع ختم على مئزر العاملين الذين كان لزاما عليهم ارتداء قناع أو شبكة، مع شبكة عين وفوق رؤوسهم وقبل السماح لهم بمغادرة مراكزهم كان يجب عليهم نزع كل ملابسهم، لأنّ الأمانة المتصلة بالإنتاج عند هؤلاء أقلّ بكثير من تلك الأمانة الموجودة في الغابات عند المزارعين". انظر: Pliny; N. H, XII, 32.

أمّا دليل البحر الإريثيري فذكر أنّ البخور كان مُكدّس على شكل أكوام في ميناء موشكا أو سمهرم ، وهذه الأكوام مكشوفة وليس عليها حراسة ، كما لو أن المكان في حماية الآلهة. انظر:

P. M. E; XXXII.

[2] Pliny; N. H, XII, 32.

[٣] عبد المولى(أسامة محمود): تجارة البخور في جنوب شبه الجزيرة العربيّة، ص٢٣.

[٤] باذيب(علي سالم): النباتات الطبية في اليمن، ص٣٠.

[٥] النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٣٥.

[6] Groom.N; Frankincense and Myrrh, op, cit, pp104, 105.

وكان للمُرّ أهمية بالغة لدى قدماء المصريين في تحنيط جثث موتاهم، فضلاً عن أهّميته الطبية، ودخوله في تركيب العطور ومستحضرات التجميل، واستخداماته في الطقوس الجنائزية[١]. كما استخدم في المعابد اليهوديّة كمادة أساسيّة في صنع ما سمّاه اليهود" الدهن المُقدّس"[٢].

ودائماً ما يُقرَن المُرّ مع اللبان عند ذكر المواد العطريّة التي تحتكرها اليمن. والمُرّ يختلف عن اللبان في شكل الشجرة، إذْ أنّ المُرّ شجرة لها جذع ويبلغ قطرها حوالي ٣٠ سم أو أكثر بقليل في بعض الأحيان. ويتراوح طولها من ٤ إلى ٥ أمتار، وتزُهر أشجارها لفترة قصيرة عقب سقوط الأمطار، ثمّ بعد ذلك تجفّ وتتحول إلى أشواك[٣]. ومناطق نمو المُرّ أكثر انتشاراً من نمو اللبان، فقد كان ينمو في المنطقة الواقعة إلى الغرب من مملكة حضرموت[٤]، وفي المناطق الجبليّة المُطلّة على الشريط الساحليّ المُمتدّ من عدن إلى باب المندب، وفي جزيرة سقطرى وشرقيّ أفريقية[٥]. إلّا أنّ أشهر مناطق إنتاجه كانت في وادي بيجان[٦].

و ينمو المُرّ طبيعيّاً إلّا أنّه يمكن أنْ يُزرع، والنوع المزروع مُفضّل كثيراً عن النوع البري[٧]. وكما قام العرب باحتكار محصول اللبان الذي كانت تُنتجه سقطرى وشرقيّ أفريقية، فإنّهم احتكروا ما تنتجه هذه المناطق من المُرّ أيضاً[٨].

ويتمّ الحصول على المُرّ بصُنع شقوق في الشجرة كما هو الحال بالنسبة للبان، إلّا أنّ الشقوق في المُرّ تكون أكبر وأطول وتبدأ من قاعدة الجذع[٩]. وقد تُفرز شجرة المُر السائل بشكل طبيعيّ على شكل عصارة تسمى ستاكت(Stacte) أو ميعة المرّ، وهي الأكثر قيمة من المر[١٠]. وكان محصول المُرّ يوضع على شكل حزم في حقائب جلدية لاحتوائه على نسبة عالية من الزيت فُيخشى جفافه[١١]. وكما هو الحال بالنسبة للبان، كذلك كان للمُرّ الذي يشتريه التاجر الرومانيّ عدّة أنواع، وهي:

– المُر الصوماليّ أو كما يُسمّيه بليني مُرّ ساكني الكهوف. ويمتاز هذا النوع بسماكته، وهو من أكثر أنواع المُرّ جفافاً وغباراً ورائحة[١٢].

---

1 Herodotus; Histories; II, 85.

2 Jeremias.J; Al Qods in The Time of Jesus,Tr; Cav. H, Philadelphia , 1969, pp8, 37.

٣ عبد المولى(أسامة محمود): تجارة البخور في جنوب شبه الجزيرة العربيّة، ص٢٤.

4 Eratosthenes; The Geographyica, In :Strabo, The Geography Of Strabo, XVI, 4, 4.

5 Hirson. R. M; Gold, frankincense and myrrh, Journal of the Royal Society of Medicine, Vol. 81 September, 1988, p543.

٦ أحمد ملاعبة(نهاية عبد الرحمن): دور ممالك الجزيرة العربيّة في التجارة الدوليّة، ص١٣٩.

7 Theophrastus; Enquiry in to plants, IX, 4.

8 Pliny; N. H, XII, 33.

٩ النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٣٦.

10 Groom.N; Frankincense and Myrrh, op, cit, p13.

١١ النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٣٦.

12 Pliny; N. H, XII, 33.

– المُرّ المعيني (Minaean) والذي يشتمل على المُرّ الحضرمي (Astramitic) والقتباني(Gebbanitic) والأوساني(Ausaritic)[١].

– النوع الثالث، هو مُرّ خليط من مصادر متعددة.

– النوع الرابع السامبراسين (Sambracene) الذي كان يأتي من مدينة ساحلية في مملكة السبئيين.

– النوع الخامس و يُسمى دوسيريت (Dusirite)[٢].

واختلفت الأسعار التي دفعها التاجر الرومانيّ ثمناً للمُرّ باختلاف نوعيّة هذا المُر وجودته، وبالظروف المُتعلّقة بالعرض والطلب في أسواق الإنتاج في اليمن. إذْ تراوح سعر الميعة أو ستاكت(Stacte) (وهي الأغلى ثمناً) بين (٣–٥٠) دينار رومانيّ للباوند الواحد أيّ ما يساوي ٢٠٠ سيسترِيس، وهو مبلغ كبير في القرن الأوّل الميلاديّ، إذْ كان يُعادل أجرة عامل رومانيّ ماهر لمدّة ٥٠ يوم تقريباً[٣]. في حين وصل أعلى سعر للمُرّ المزروع إلى ١١ دينار روماني، والمُرّ ذو النوع الصوماليّ إلى ١٦ دينار رومانيّ وهذا النوع العربي. أمّاً بالنسبة لبذرة المر في بلاد الصومال فهي بسعر ١٦ دينار ونصف، وأما النوع المسمّى المر الشذيّ (Scented Myrrh) فهو بسعر ١٢ دينار رومانيّ[٤].

وقد اشتهر المُرّ المعيني عند اليونان والرومان، و لم يكن يُسمح لأحّد بالتصرّف به قبل أنْ يأخذ ملك قتبان لنفسه ربع المحصول الذي كان يتمّ جنيه[٥].

وكان من المُحتمل أنْ يخضع المُر للغشّ بمزجه مع الصمغ وعصارة الخيار ومواد أخرى لزيادة وزنه وإكسابه المذاق الجيد. ويمكن اكتشاف الأنواع الأخرى غير النقية من خلال التذوق، إذْ يُعرف الممزوج بالصمغ من خلال التصاقه بالسّن[٦].

جـ– أ– اللادن:

مادّة صمغيّة عرفها اليونانيون باسم ليدانون(ledanon)، وعرفها العرب باسم اللادن[٧].

يتمّ الحصول على اللادن من شجيرة دائمة الخضرة لا يزيد طولها عن ٣,٥م. ويُستخرج بصنع شقّ صغير في جذع الشجرة ينتج عنه خروج الراتنج الذي يتجمّد في الشقوق أو يسقط على الأرض فيتمّ جمعه، ومن المُمكن أنْ تُفرز الشجرة الراتنج دون الحاجة لشقّها[٨].

---

1 Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p114.

٢ الشيبة(عبد الله): ترجمات يمانيّة، ص ٦٨- ٧٦.

3 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p28.

4 Pliny; N. H, XII, 35.

5 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p77.

6 Pliny; N. H, XII, 35.

7 Herodotus; Histories; III, 107, 112.

٨ عبد المولى(أسامة محمود): تجارة البخور في جنوب شبه الجزيرة العربيّة، ص٢٨.

وذهب كُل من هيرودوت وبليني إلى أنّ العرب كانوا يحصلون على هذه السلعة من ذقون الماعز[١]. وأورد بليني: " وقد ذَكر عدد كبير من الكتّاب بأن هذه المادّة أصبحت تستعمل في إنتاج العطور وكما يقولون بأن الماعز، وهو حيوان يدمر أوراق النبات عامة، كان مُولعاً بشكل خاصّ بسيقان النبات ذات الرائحة الزكية، وكأنّه يعرف ثمنها العالي، إذْ كان يقطعها ويمضغها مع سائلها الحلو. وكان السائل الساقط يعْلق على شعر لحيته، والقطرات الساقطة على الأرض تتكون على شكل كتل في الغبار وتتصلب بفعل الشمس، ولهذا السبب نجد أن شعر الماعز فيه مادة اللادن هذه"[٢].

د– أ– القسط:

عود بحريّ، استورده التجّار الرومان من اليمن ومن الهند، يُوضع في البخور والدواء أيضاً. ويقال له قسط وكشط، وهو نوع من الطيب وقيل هو العود. والقسط مادّة تُحرق كالبخّور[٣]. ورد ذكره لدى ديودورس الصقليّ باسم كوستوس(Kostos) جنباً إلى جنب مع البخور والمُرّ[٤]. وللقسط ثلاثة أنواع أجودها الأبيض المُرّ وهو العربيّ، وهو خفيف الوزن وذو رائحة قويّة، وكان يصل سعر الباوند الواحد منه إلى ١٠ دنانير رومانيّة. والهنديّ وهو الأسود الحلو ويصل الباوند الواحد منه إلى دينارين رومانيّين[٥]، أمّا النوع الثالث فهو القسط السوريّ وكان يتسبّب في موت الإنسان إذا تناوله، ولونه من لون الخشب[٦].

هـ– أ– القرفة أو الدار الصينيّ:

وهي عبارة عن قشور أو لحاء شجرة تحمل الاسم نفسه، ارتبط اسمها باليمن[٧]، بالإضافة إلى شرقي أفريقية[٨]، إلّا أنّ موطنها الأصليّ كان في الهند وجنوبيّ شرقي آسية، وعرفت في الصين باسم كوي(Kwei) [٩].

نالت القرفة شُهرة كبيرة، فذكرها هيرودوت كأحّد المواد العطريّة التي تدخل في تحنيط الموتى في مصر الفرعونيّة[١]. كما ذكر أريان أن أحّد الأسباب التي دفعت الإسكندر لتجريد حملة عسكرية على بلاد العرب كان الشهرة الواسعة لطيوب اليمن من البخور والمرّ والقرفة[٢].

---

[1] Herodotus; Histories; III, 112. ; Pliny; N. H, XII, 37.

[2] Pliny; N. H, XII, 37.

[٣] الدمياطي(محمود مصطفى): معجم أسماء النباتات الواردة في تاج العروس لـ(الزبيدي)، المؤسسة المصرية العامة للتأليف والأنباء والنشر، مطبعة لجنة البيان العربي، مصر، ١٩٦٥، ص١٢٥.

[4] Diodorus Siculus; Library of History, II, 49.

[5] Pliny; N. H, XII, 36.

[٦] عبد المولى(أسامة محمود): تجارة البخور في جنوب شبه الجزيرة العربيّة، ص٣٠.

[7] Theophrastus; Enquiry in to plants, IX, 4.

[8] P. M. E; X.

[٩] كزارا(فريد): التوابل- التاريخ الكونيّ، ترجمة: إيزميرالدا حميدان، هيئة أبو ظبي للثقافة والتراث، أبو ظبي، الإمارات العربيّة المُتّحدة، ٢٠١٠م، ص٢٨.

وفرضت الممالك العربيّة سيطرتها على محاصيل القرفة المُنتَجة ليس فقط في اليمن بل وفي شمال الصومال أيضاً[٣]. هذا الاحتكار العربيّ ربّما يبدو بوضوح في ما أورده المُؤرّخون الكلاسيكيّون عن الطريقة التي كان يتمّ بها جني محصول القرفة، إذْ يُورد هيرودوت وصفاً غريباً عن الطريقة التي كان يتمّ بها جمع القرفة، فيقول المُؤرّخ اليونانيّ: " أما الطريقة التي يحصلون بها على القرفة فأغرب من الأولى(يقصد طريقة جمع الكاسيا أو خيار الشنبر). فهم لا يعرفون أين تنمو أشجار القرفة، ولا أي البلاد تنتجها، وفي أي نوع من التربة تنمو. فليس بمقدورهم أنْ يُخبرونا بشيء عن ذلك، إلا أنّ بعضهم يزعم أنها تنمو في المكان الذي نشأ فيه ديونيسوس، حيث يُقال بأنّ هناك طيور كبيرة الحجم هي التي تأتي بهذه العيدان اليابسة، التي نُسمّيها نحن الإغريق القرفة تبعاً للاسم الذي يطلقه عليها الفينيقيون، وأنّ هذه الطيور تحملها عالياً لتبني بها أعشاشها حيث تُلصقها ببعضها بنوع من الطين، إلى حافّة صخرة عالية الارتفاع لا تستطيع قدم الإنسان أن تتسلّق إليها. وعلى هذا، ولكي يحصل العرب على القرفة فإنّهم يلجؤون إلى هذه الحيلة: يجمعون الثيران والحمير ودواب الحمل الأخرى التي ماتت للتّو، ويُقطّعون أجسادها قطعاً كبيرة، ويحملونها معهم إلى تلك الأماكن، ثمّ يضعونها قريباً من أعشاش تلك الطيور، وينسحبون إلى مسافات بعيدة. عندئذ تنقضّ الطيور الكبيرة، وتقبض على قطع اللحم بين مخالبها، فتطير بها إلى أعشاشها التي لا تتحمل ثقل اللحم فتتهدّم وتقع على الأرض، حينئذ يعود العرب فيجمعون القرفة التي تأتي من بلادهم ويُصدرونها إلى البلاد الأخرى"[٤].

أمّا عالم النبات اليونانيّ ثيوفراستوس، فأورد هو الآخر طريقة غريبة يتمّ بمقتضاها جمع مادّة القرفة. فقال: " القرفة شُجيرة صغيرة أو مثل الشجيرة التحتية. وهناك نوعان منها إحداهما سوداء والأخرى بيضاء. وهناك أيضاً حكاية قيلت حولها، إذ يُقال بأنها تنمو في وديان صغيرة، و منعزلة، و عميقة. وفي هذه الوديان يوجد العديد من الأفاعي ذات اللسعة المُميتة، لذلك فإنّ الأفراد يحمون أيديهم وأقدامهم، ضدّ هذه الأفاعي، قبل الدخول إلى هذه الوديان العميقة، ويجلبون القرفة من هناك، ويقومون بتقسيمها على ثلاثة أجزاء، ويُبعدون أكوام القرفة عن الشمس. ومهما كانت عيدان القرفة التي تقع على الأرض وتتعرض للشمس فإنهم يتركونها خلفهم، لأنهم يقولون أنها بمجرد أن تقع على الأرض، فإنها سرعان ما تشتعل من جراء الحرارة. وهذه حكاية خرافية تماماً"[٥].

---

[1] Herodotus; Histories; II, 85- 90.
[2] Arrian; The Anabasis, VII, 20.
[3] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p78.
[4] Herodotus; Histories; III, 111.
[5] Theophrastus; Enquiry in to plants, IX, 5.

وبالرغم من أنّ ثيوفراستوس، وهو العالِم الناقِد لما أورده من معلومات، قد وصل إلى خاتمة مفادها أنّ تلك الحكاية خرافيّة، إلّا أنّ ما أورده يندرج ضمن ما يُمكن أنْ يُسمّى الحرص العربيّ على الاحتفاظ بأسرار الحصول على المواد العطرية لكي لا يعرف الغرباء شيئاً عن أسرار تجارتهم وإبقائها بالتالي بأيديهم[١].

ولمْ تكن أسعار مادّة القرفة ثابتة، بلْ كانت تتغيّر بحسب الكمّيات الواردة من مصادر الإنتاج والتي كانت تخضع أحياناً لتأثير ظروف مفاجئة وغير مُتوقّعة[٢]. إذْ يُورد بليني أنّ هجوم للفلاحين الساخطين على مزارع القرفة في شمال الصومال أدّى إلى ارتفاع أسعارها في الإمبراطوريّة الرومانيّة بما يُعادل النصف[٣].

أمّا العلم الحديث فيقول أنّ القرفة نبات ينمو على ارتفاع ثلاثة أقدام، منها ما هو صغير فيبلغ طوله بضعة إنشات، وتبلغ سماكته أربع أصابع، وله جذع خشبيّ[٤]. وتُستخرج القرفة من لحاء شجرة دائمة الخضرة من عائلة الغاريّات، إذْ يتمّ لفّ شرائح سمراء وبُنّية شاحبة من اللحاء المُجفّف داخل بعضها لتشكّل لفائف أو عصيّ القرفة. أمّا البذور فتنمو في عناقيد كثيفة في سماكة الإبهام. ويتمّ خلال فصل الأمطار قطع الفروع الجديدة من أساسها وتقشيرها. ويُعدّ قطع شرائح القرفة، التي تكون بثخن الورقة، ولفّها في لفائف يزيد طولها على ثلاثة أقدام، فنّاً بحدّ ذاته. وبعد قطع شرائح القرفة يجري تجفيفها بالشمس. وكلّما كان لون قشور القرفة أفتح كلّما كان جودتها أكبر. وتتميّز القرفة بأريج حلو خشبيّ ونكهة تجمع بين عناصر القرنفل والليمون[٥].

و– أ– النارد:

زيت يُستخدم كمرهم أو كتابل وله قوام يُشبه الصمغ[٦]. ذكره عالم النبات اليونانيّ ثيوفراستوس كمرهم الناردين(Spike Nard)[٧]، وهو ذات الاسم الذي ذكره قادة الإسكندر الأكبر الذين أرسلهم لجلب المعلومات عن بلاد العرب عندما فكر في غزوها بحراً[٨].

ويُورد بليني أنّه كان يوجد تسعة أنواع مختلفة من النباتات التي تُشبه النارد الهنديّ، والتي كانت تُستخدم أحياناً لغشّ المُنتج الصافي من دون أنْ تتسبّب في إفساد رائحة النارد[٩].

---

1 Crichton. L. L. D; History of Arabia and its peple, London, 1957, p132.
2 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p38.
3 Pliny; N. H, XII, 32.
٤ أحمد ملاعبة(نهاية عبد الرحمن): دور ممالك الجزيرة العربيّة في التجارة الدوليّة، ص١٥٥.
٥ كزارا(فريد): التوابل- التاريخ الكونيّ، ص١٢.
٦ أحمد ملاعبة(نهاية عبد الرحمن): دور ممالك الجزيرة العربيّة في التجارة الدوليّة، ص١٥٦.
7 Theophrastus; Enquiry in to plants, IX, 5.
8 Arrian; The Anabasis, VII, 20.
9 Pliny; N. H, XIII, 2.

ومن المُحتمل أنّ النارد هو نفسه "الرند" الذي ورد في النقوش اليمنيّة (rnd) (ر ن د) كنوع من الطيب[١]. و الرند هو العود الذي يُتبخّر به، وهو شجر من أشجار البادية طيب الرائحة يُستاك به، وله حب يسمّى الغار، ومُفرده رندة[٢].

و استورد التاجر الرومانيّ النارد من اليمن بشكل خاص، إلّا أنّ الهند، ولاسيّما منطقة الغانج، كانت تُؤمّن كمّيات كبيرة منه لهؤلاء التجّار [٣].

ب- استخدامات السلع العطريّة في المجتمع الرومانيّ:

كان الطلب على المواد العطريّة كبيراً جدّاً، و امتدت الأسواق التي طلبت هذه السلع الغالية على كامل أنحاء العالم القديم، من أوربة الغربيّة إلى مدن إمبراطوريّة الهان الصينيّة. وكانت هذه السلع قيّمة لدرجة أنّ الذهب والفضّة كان يُستخدم لشراء كمّيات صغيرة منها[٤]. لذلك فقد كان لإنتاج السلع العطريّة تأثير هامّ على الموارد العالميّة في العصر القديم، وساهم في تحقيق ازدهار كبير للدول التي عملت في تصديره[٥]. تلك الدول تمتّعت بمصدر مُستمرّ من الدخل الذي منحها أفضليّة مُهمّة وطويلة المدى في الاقتصاد العالميّ القديم. إذْ كان البخّور والمُرّ، على وجه الخصوص، محاصيل قابلة للتجديد فجلبت ثروة كبيرة لبلاد اليمن. وعلى الجهة المُقابلة كانت الإمبراطوريّة الرومانيّة التي تفتقر إلى المُنتَج المُكافئ الذي يُمكّنها من دفع ثمن البخّور والمُرّ المُستورد، فكان لزاماً عليها أنْ تعتمد على احتياطاتها من السبيكة الفضّية والذهبيّة لدفع تكلفة البخّور والمُرّ الذي كان يطلبه المواطن الرومانيّ بشدّة[٦].

وتَعدّد استخدام المواد العطريّة في المجتمع الرومانيّ، إذْ طلبها المواطن الرومانيّ لاستخدامها في الطقوس، و الاحتفالات الدينيّة، وفي الشعائر الجنائزيّة. وطلبها الصانع الرومانيّ ليُكوّن منها أغلى وأجود أنواع العطور. وطلبها الطبّاخ الرومانيّ ليُنكّه بها الأطباق التي يُعدّها وليُحسّن مذاقها. كما طلبها الطبيب الرومانيّ ليُكوّن منها بعض المُستحضرات الطبّية التي كانت ضروريّة في معالجة العديد من الأمراض.

وستتمّ هنا مُعالجة كلّ استخدام من هذه الاستخدامات على حِدا.

أ- ب- استخداماتها في الطقوس الدينية والشعائر الجنائزيّة:

لجأ المواطن الرومانيّ إلى إحراق البخّور وراتنج المُرّ على قطع الفحم الحارّ لإصدار دخان أبيض حادّ ذو رائحة ذكيّة[٧]. ووُضعت قطع البخّور والمُرّ في صحون مُزخرفة أو في المذابح

١ بيستون وآخرون: المعجم السبئي، ص١١٧.
٢ الدمياطي(محمود مصطفى): معجم أسماء النباتات الواردة في تاج العروس لـ(الزبيدي)، ص٦٤.
3 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p38.
4 Strabo; the Geography of Strabo, XVI, 4, 22.
5 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p61.
6 Pliny; N. H, XII, 41.
7 Singer. C; op, cit, p71.

المُقدّسة المُخصّصة لتلك الغاية، كما وُضعت أحياناً في مشاعل خاصّة استُخدمت كمَوقِد له فُتحات تسمح للدخان بالانبعاث منها. وهذه المشاعل كانت تُستخدم، في أغلب الأحيان، من قبل الأشخاص الراكبين على متن السفن[١]، أو تُوضع في الشوارع العامّة والأماكن المُزدحمة لكي تفوح رائحة البخّور والمُرّ الزكيّة فتخفي الروائح الكريهة التي تنتشر في الشوارع، والأماكن المُكتظّة بالناس[٢].

ويصف أوفيد كيف اختلفت الوسائل التي تُستخدم لإرضاء الآلهة بين أيّامه والأيّام الماضيّة، فيُورد أنّه فيما مضى كانت وجبة الذرة والحبوب المُتألّقة من الملح الصافي تُستخدم لاسترضاء الآلهة، أمّا في أيّامه فغدت السفن تحمل مادّة المُرّ التي استُقطرت من لحاء الأشجار النامية على شاطئ المُحيط[٣]. وما أورده الشاعر الرومانيّ أوفيد لمْ يكن من قبيل الصدفة، بلْ كان يعكس الواقع الذي كان يعيشه بصدق، إذْ وخلال الفترة التي عاش بها أوفيد(٤٣ق.م– ١٧/١٨م) وأنتج روعة أعماله الأدبيّة، كانت المواد العطريّة قد غدت عنصراً أساسياً في المناسبات الرسميّة الرومانية، فطلب الإمبراطور أوغسطس بنفسه من جميع أعضاء مجلس الشيوخ الرومانيّ الذين يحضرون مناسبة دينيّة أنْ يُقدّموا اللبان تقرّباً إلى الآلهة[٤]. وبمرور الوقت انتشر استخدام البخّور والمُرّ لينتقل من الأماكن العامّة إلى الأماكن الخاصّة، وليصبح شائعاً في العديد من المناسك الدينيّة للمواطنين الرومان العاديين. فغدا البخّور يُحرق لضمان البركات والتوفيق في الأعياد الدينيّة والزيجات والولادات. كما قُدّم بشكلٍ دوريٍّ إلى الآلهة المنزليّة، ودخل كجزء من الطقوس المطلوبة في الشعائر الجنائزيّة[٥]. فجرى، خلال الشعائر الدينية، سكب الزيت المُستحضَر من المواد العطريّة كتقْدمة(إراقة) للآلهة، كما أُحرق البخّور خلال تلك الشعائر بهدف إخفاء رائحة التضحيات الحيوانيّة، لابلْ لجأ بعض المُتعبّدين الرومان إلى مسح رأس الأُضحية بالزيوت العطريّة قبل ذبحها[٦]. كما لجأ البحّارة والمُسافرون الرومان إلى حرق البخّور والمُرّ قبل وبعد الرحلات الطويلة، التي كان من ضمنها الرحلات البحريّة[٧]. وهي طَقس كان المُرتجى منه، طبعاً، التقرّب من الآلهة قبل الرحلة لتمنحهم سفراً آمناً، وشُكراً لتلك الآلهة، بعد عودتهم إلى ديارهم، لتوفيرها لهم شروط السفر الأمن.

---

1 Arrian; Periplus of the Black Sea, 1- 2. ; McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p30.

2 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p145.

3 Ovid; The Calendar, I, January 9.

4 Suetonius; Augustus ,XXXV.

5 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p145.

6 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p31.

7 Arrian; Periplus of the Black Sea, 1- 2.

و يُدرج أوفيد عدداً من الطقوس الدينيّة الرومانيّة التي اشتمل عليها التقويم الدينيّ الرومانيّ، والتي كان البخّور حاضراً فيها لاسترضاء الآلهة. فيُورد أنّه وفي بداية شهر نيسان كانت النساء تُهيمن على الحمّامات العامّة لتُؤدي مراسم وتشريفات تُحرق خلالها كمّيات من البخّور على شرف الإلهة فورتيونا (Fortuna)[١]. وفي الثاني عشر من نيسان كان الرومان يُقدّمون الملح ويُحرقون البخّور على شرف الإلهة كيريس(Ceres)[٢] لتمنحهم موسم حصادٍ مُبارك[٣]. وفي والثاني والعشرين من شهر شباط كان العديد من الأثرياء الرومان يتجمّعون للاحتفال بروابط قرابتهم، ويُحرقون البخّور على شرف آلهة العائلة لتمنحهم الرضى والسعادة العائليّة[٤].

كما يُسجّل أوفيد أنّ المُومسات كُنّ يتجمّعن في ٢٣ نيسان من كلّ عام قُرب معابد الإلهة فينوس(Venus) لتقديم البخّور والصلاة من أجل أنْ تمنحهم تلك الإلهة الجمال والحظوة لدى الرجال. وفي ١٥ أيّار كان التجّار يتجمّعون في معابد الإله ميركوريّ(Mercury) أو عطارد، ويُقدّمون البخّور لهذا الإله، ويُصلّون أنْ يمنحهم تجارة مُربحة[٥].

وتُشير الوثائق القديمة التي عثر عليها في موقع مُستوطنة دورا أوروبوس إلى وجود خمسين يوماً في التقويم العسكريّ يتمّ فيها، جميعاً، حرق البخّور و تقديم الأضحيات في احتفالات خاصّة[٦].

وتحفظ المصادر حضوراً قويّاً للمواد العطريّة في الشعائر الجنائزيّة على إمتداد الإمبراطوريّة الرومانيّة، فعندما تخيّل الشاعر الرومانيّ أولوس برسيوس (Aulus Persius) أحدّ أصدقائه وهو في القبر، فإنّه تخيّله وهو مُسجّى تُغطّيه طبقات من المواد العطريّة[٧].

كما أورد الشاعر سكتوس بروبرتيوس أنّ المناسك الجنائزيّة للرومان الأغنياء كانت تتضمّن صفُوفاً من الأطباق المُعبّأة بالمواد العطريّة التي كان يجري حرقها على شرف الشخص المُتوفّى[٨].

و استُخدم البخّور أيضاً في مراسم إحراق الموتى الرومان بهدف تحقيق غايتين، إذْ كان يتمّ بذلك البخّور تشريف روح الميّت من جهة، وإخفاء الرائحة المُنبعثة من الجثّة المُحترقة من جهة

---

١ فورتيونا: إله الثروة والحظّ عند الرومان. عرفها اليونان بإسم تيخي(Tyche). عُبدت بحماس كبير في روما، إذْ غصّت العاصمة الرومانية بتماثيلها والأنصاب التي تُمثّلها. انظر:

Bunson; op, cit, p217.

٢ كيريس: إلهة الزراعة، وراعية المزارعين الرومان. وهي واحدة من الآلهة المهمّة في مجمع البانثيون الرومانيّ. وكانت الخنازير هي الأضاحي الرئيسيّة التي تقدّم في مهرجانها السنوي الذي كان يقام في ١٢ من شهر نيسان كلّ عام. انظر: Bunson; op, cit, p106.

3 Ovid; The Calendar, IV, May 2.

4 Ovid; The Calendar, II.

5 Ovid; The Calendar, IV.

6 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p31.

7 Persius; Satires, III, 103- 105.

8 Propertius; Elegies, II, 13.

أخرى[1]. ويُشير مارتيال إلى اللصّ الذي يسرق عَبَقَ المُرّ والخزامى من الجنائز، وينتزع اللبان والقرفة نصف المُحترقة من وسط المحارق[2]. كما يصف بليني أيضاً كيف اعتُبرت العطور دليلاً على تشريف كبير للشخص الميّت، وكيف وُضعت المواد العطريّة في الجرار بجانب البقايا المحروقة[3]. ولهذا السبب، ربّما، فإنّ الشاعر برسيوس يُحذّر فيقول:" إذا نقصت مُلكيّتك، فإنّ وريثك سيضع رمادك في جرّة من دون أيّ عطر معها"[4]. ومن المحتمل أنّ قول برسيوس هذا كان كناية عن وريث جاحد يشتري قرفة رخيصة زالت رائحتها أو مخلوطة بلحاء أحمر عاديّ ليضعها في رماد سلفه المُتوفّي. ويُعلّق بليني على التبذير الرومانيّ في استخدام البخّور خلال المحارق الجنائزيّة، فيُورد: "تستحقّ اليمن لقب السعيدة(المحظوظة)، وحظّها الجيّد كان ناتجاً عن الرفاهية البشريّة وإسراف الناس بخاصّة في أوقات الموت. ذلك الإسراف الذي جعلهم يُحرقون فوق جسد الميّت تلك المنتجات التي آمنوا بأنّها مخلوقةُ أصلاً للآلهة" [5].

هذا التبذير في حرق البخّور بقصد تشريف أرواح الموتى بلغ مبلغاً كبيراً إلى درجة اعتقد معها بليني أنّ حرق البخّور خلال الشعائر الجنائزيّة كان يأخذ الأولويّة لدى المواطن الرومانيّ على القرابين للمعابد، فيُورد: " أنا أودّ أنْ أعرف كمْ من البخّور يذهب إلى آلهة السماوات، وكم من البخّور يُنفق على الأرواح في العالم السفليّ؟"[6].

وساهمت الضرائب التي فرضتها الحكومة الرومانيّة على التجارة الشرقيّة في توفّر احتياطي كبير من السلع الشرقيّة ولاسيّما السلع العطريّة والتوابل[7]. هذا الاحتياطيّ كان كفيلاً بتأمين كمّيات البخّور التي كانت الحكومة الرومانيّة تقوم بحرقها في العروض العامّة مثل مواكب النصر، أو الأعياد الكبرى، أو الجنائز التي ارتبطت بالأسرة الإمبراطوريّة[8].

وإحدى أشهر الجنائز الرومانيّة شُهرةً كانت جنازة بوبيا زوجة الإمبراطور نيرون، إذْ بلغ التبذير الإمبراطوريّ في هذه الجنازة درجة كبيرة، فأحرق الإمبراطور نيرون كمّيات ضخمة من البخّور على شرف زوجته المُتوفّاة. ويُورد بليني في هذا المجال أنّ:" هؤلاء الأكثر دراية بالموضوع يُصرّحون أنّ بلادَ العرب لا تستطيع أن تُنتج في سنة كاملة تلك الكمية الضخمة من الطيوب التي كان يُحرقها الإمبراطور نيرون ليوم واحد في مراسيم جنازة زوجته بوبيا"[9].

---

[1] Singer. C; op, cit, p21.
[2] Martial; Epigrams, XI, 54.
[3] Pliny; N. H, XIII, 2.
[4] Persius; Satires, VI, 31- 37.
[5] Pliny; N. H, XII, 41.
[6] Ibid.
[7] Young. G. K; op, cit, p193.
[8] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p33.
[9] Pliny; N. H, XII, 41.

أمّا تاكيتوس فيُورد أنّ جثّة بوبيا لمْ تُحرق كما جرت العادة الرومانيّة، وإنّما جرى تطبيق العادات الأجنبيّة، فمُلِءَ جسدها بالتوابل المُعطّرة ومن ثمّ حُنّطت في قبرها[١].

وحفظ بليني حالة أخرى من حالات التبذير الرومانيّ على المناسك الجنائزيّة، فأورد أنّ مُعتق رومانيّ يُدعى غايوس كايكيليوس أيزودوروس(Gaius Caecilius Isidorus) قدْ ترك في وصيّته مبلغ ٦٠ مليون سيسترس مع أوامر بإنفاق مبلغ مليون سيسترس على مناسك دفنه[٢].

وسرى بين الرومان أيضاً اعتقاد أنّ حرق البخّور يُفيد في إبعاد الحظّ السيء أو سوء الطالع. ويحفظ الكاتب الرومانيّ مارتيال حادثة تُوضّح هذا الاعتقاد، إذْ قَدِم إليه أحّد أصدقائه وأخبره أنّه رأى كوابيس تدور حول شخص مارتيال بالرغم من أنّه أحرق تلال من البخّور لإبعاد تلك الكوابيس. فما كان من مارتيال إلّا أنْ قال له مُتهكّماً: " أنصحك إمّا أنْ تبقى مُستيقظاً، أو أنْ تحتفظ بأحلامك لنفسك"[٣]. و أوفيد هو الآخر اعتقد أنّ حرق البخّور يُبعد الحظّ السيء، فيُورد: " إنّ تقديم هديّة من البخّور كفيلةٌ بجعل جوبيتر(Jupiter)[٤] يُحجم عن قذف رُمحه"[٥]. وهذه كناية استعان بها أوفيد للتعبير عن تراجع سيّد الآلهة، جوبيتر، عن إنزال سوء الحظّ أو العقاب على أحّد الأشخاص.

وطوّر الصانع الرومانيّ نوعاً من الزيوت العطريّة الذي كان يعْتمد في أساسه على البخّور والمُر و النارد واللادن، وولّدت هذه الزيوت رائحة ذكيّة لاذعة من دون الحاجة لحرقها[٦]. وبدوره استخدم المواطن الرومانيّ هذه الزيوت العطريّة في عباداته، فسُكبت على المذابح وعلى الأجسام الأخرى التي ارتبطت بالطقوس الدينيّة ومن ضمنها الحيوانات المُعدّة للتضحية[٧]. كما زوّدت بعض القبور أو المدافن العائليّة بأنابيب قامت بدور إيصال تلك الزيوت العطريّة إلى مكان دفن الشخص المُتوفّى أو إلى الجِرَار التي احتوت رماد جثّة الميّت المُحترقة[٨]. كما استُخدمت تلك الزيوت لمباركة منزل العائلة، أو لمَسح آلة كانت مصدر رزق لصاحبها، أو مَسح شخص ما كنوع من العناية الإلهيّة به[٩].

---

1 Tacitus; Annals, XVI, 6.

2 Pliny; N. H, XXXIII, 47.

3 Martial; Epigrams, VII, 54.

٤ جوبيتر: إله السموات، سيّد الآلهة الرومانية ومُتزّعم البانثيون الرومانيّ. اعتبر حامياً لروما، و أقيم معبده على تلّ الكابيتول في روما. انظر:

Bunson; op, cit, p294.

5 Ovid; The Calendar, IV, May 2.

6 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p34.

7 Singer. C; op, cit, p21.

8 Hopkins. K; Death and Renewal: 2 ,Cambridge University Press, Cambridge, 1985, p211.

9 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p34.

كما شاع بين الرومان عادة أنْ يُقدّموا أكاليل من الزهور العطريّة إلى المعابد وإلى الآلهة المنزليّة، وإلى المدافن العائليّة بهدف تشريف الموتى. وتضمّنت تلك الأكاليل زهور ملوّنة وغريبة. ويورد بليني بهذا الخصوص أنّ" الأكاليل لمْ تكنْ عصريّة أو تُرضي أذواق الرومان إلّا إذا طُرّزت بالورود الأصليّة، والآن بعض تلك الورود تُجلب من الهند ومن الأراضي ما بعد الهند". ويُضيف العالِم الموسوعيّ الرومانيّ" الأكاليل الأكثر تفضيلاً صُنِعت من أوراق النارد أو الحرائر المنقوعة بالعطور، وهذا آخر أشكال البذخ التي ابتكرته نسائنا"[١]. ويبدو أنّ إشارة بليني الأخيرة إلى البذخ النسائيّ كان يقصد بها النساء اللواتي كُنّ يُشرفن على مناسك العبادة المنزليّة. كما أورد بليني في موضع آخر أنّ الإمبراطور فسباسيان كان أوّل من أهدى الأكاليل المصنوعة من القرفة والخيوط الذهبيّة إلى الآلهة عندما قدّم تكريساً خاصّاً إلى معبد الكابيتول في روما[٢].

ولمْ يقتصر استخدام البخّور على المراسم الدينيّة، بلْ امتد ليشمل الاحتفالات الشخصيّة كالاحتفال بيوم ميلاد شخص ما، أو الاحتفال بتتويج أحّد الأباطرة. فيُوصي الشاعر الروماني ألبيوس تيبولوس(Albius Tibullus) صديقه كيرينثيوس (Cerinthius) بإحياء عيد ميلاده، قائلاً: " أَحرِقْ البخّور حول المذابح لأنّ اليوم هو عيد ميلادك، ونحن سنعلن عيد ميلادك بالعطور من بلاد العرب السعيدة"[٣].

ويصف بليني أيضاً كيف احتفل الرومان بتتويج الإمبراطور فسباسيان عام ٦٩م، كُلّ على حسب قُدرته، فقدّم القُرويّون الحليب، وأحرق سكّان المُدن البخّور لتمجيد هذه المناسبة. أمّا الفقراء جدّاً الذين ليست لديهم القدرة على تقديم البخّور، فقدّموا قِطعاً من الكعك المُملّح[٤]. كما وصف مارتيال كيف قدّم المواطنون الرومان البخّور إلى الإله جوبيتر ليحمي الإمبراطور دومتيان، وليُطيل حكمه[٥]. ووصف ديو كاسيوس كيف أشعل المواطنون الرومان البخّور، وحملوا أكاليل الزهر و النارد للاحتفاء بدخول الإمبراطور سبتيموس سيفيروس(١٩٣– ٢١١م) للعاصمة روما في العام ١٩٣م[٦].

وبالرغم مما أورده بليني، بخصوص أنّ الفقراء لمْ يكن لديهم القدرة على شراء البخّور، إلّا أنّ بقيّة المصادر تقول عكس ذلك. إذْ تُشير إلى أنّ استخدام البخّور لمْ تختصّ به طبقة مُحدّدة من المُجتمع الرومانيّ، فيُشير الشاعر بروبيرتوس إلى أنّ البخور الرخيص كان من ضمن شعائر أو مناسك الرجل الفقير[٧]. كما عثر علماء الأثار خلال تنقيباتهم في خرائب بلدة بومبي الإيطاليّة

[1] Pliny; N. H, XXI, 8.
[2] Pliny; N. H, XII, 42.
[3] Tibullus; Elegies, II, 2.
[4] Pliny, preface, XI.
[5] Martial; Epigrams, XIII, 4.
[6] Dio Cassius; Roman History, LXXV, 1, 4.
[7] Propertius; Elegies, II, 10. 13- 18.

على قائمة تسوّق تحتوي المواد التي قامت عائلة رومانيّة صغيرة بشرائها بشكل مُنتظم. وأشارت تلك القائمة إلى أنّ العائلة الإيطاليّة صرفت ١٦٠ سيسترتيس على الخبز، الملح، الجبن بالإضافة إلى كمّية صغيرة من البخّور. كما أشارت إلى أنّ البخور كان السلعة الأرخص بين السلع التي تمّ شراؤها وكلّف مبلغاً تراوح بين ١– ١٦ دينار رومانيّ[١]. وبالرغم من محدوديّة هذا الرقم إلّا أنه سيبدو مبلغاً كبيراً إذا أُخذ في الحُسبان ملايين العائلات في إيطالية وعلى امتداد الإمبراطوريّة والتي كانت تستهلك البخّور بشكل يوميّ. وهذه النقطة الأخيرة فهمها بليني بشكل جيّد، إذْ أدرك أنّ آلاف التقدمات اليوميّة والمُستمرّة كانت ستُولّد استهلاكاً على مقياسٍ هائل، فعندما كتب بليني عن التجارة مع اليمن أراد من قُرّائِه أنْ يأخذوا في عين الاعتبار" العدد الهائل من الجنائز التي تُقام لها المراسيم الجنائزية سنوياً في كل مكان من العالم الرومانيّ، والتي تُقدّم فيها الطيوب للآلهة وتُحرق خلالها أكوام من الطيوب على شرف أجساد الموتى"[٢].

وتوسّع استخدام المواد العطريّة حتّى وصل إلى فِرق الجيش الرومانيّ، إذْ لجأ الجنود الرومان إلى دهن ملابسهم العسكريّة بزيوت عطريّة ليتوسّلوا الاستحسان والحماية القدسيّة في المعارك[٣]. ويشتكي بليني من هذه الممارسة الجديدة على الجيش الرومانيّ، فيُورد: " إنّه لتطوّر غريب تلك العادة السائدة اليومَ في معسكرات الجيش حيث تُدهن مسامير النسور[٤] المُتّسخة في أيّام احتفالية"[٥].

ولمْ يقتصر استخدام المواد العطريّة على الرومان الوثنيين فحسب، بلْ استخدمه اليهود أيضاً في مناسك دفنهم، وهو ما يتّضح من الممارسة التي قام بها إثنان من أتباع السيّد المسيح، ويُدْعيان نيقوديموس(Nicodemus) ويوسف. إذْ و بعد أنْ تمّت حادثة الصلب، أحضر نيقوديموس مزيجاً من المُرّ، ثمّ قام مع يوسف بأخذ الجسد المصلوب، ولفّاه بأكفان من الطيب، فعلى حدّ تعبير إنجيل يوحنّا، كانت تلك عادةُ اليهود بالتكفين[٦].

كما استخدمه كذلك أتباع الديانة الميثراسيّة[٧] الذين أحرقوا البخّور في مشاعل خاصّة تكريماً لمثراس(Mithras) الذي انتشرت عبادته السرّية في بعض قطع الجيش الرومانيّ، العاملة في

---

1 Etienne. R; Pompeii: The Day a City Died, Thames and Hudson, 1992, London, pp184, 185.

2 Pliny; N. H, XII, 41.

3 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p34.

٤ النسور التي أشار إليها بليني هنا هي شعارات الفرق الرومانيّة(Aquila)، والتي كانت على شكل نسر باسط جناحيه ويقف على سارية أخذ رأسها شكل الصاعقة. إنظر: العمر(بديع): الجيش الرومانيّ البرّي، ص١٤٢.

5 Pliny; N. H, XIII, 4.

٦ العهد الجديد: إنجيل يوحنّا، الأصحاح ١٩، الآية ٣٩، ٤٠.

٧ الديانة الميثراسية: بالأصل ديانة فارسيّة، إلّا أنّها انتشرت بين شرائح واسعة من المجتمع الروماني في الفترة بين القرن الأوّل قبل الميلاد والقرن الرابع الميلاديّ ولاسيّما الجنود العاملين في الشرق والتجّار . تمحوّرت حول عبادة الإله ميثرا الذي عبده أتباع الديانة الزرادشتيّة كإله للنور. وقف ميثرا في صفّ أهورا

شرقيّ الإمبراطوريّة[١]. وعُثر على مشاعل حَرقٍ مماثلة في المعابد الواقعة في القسم الغربيّ من الإمبراطوريّة الرومانيّة، مما يدلّ على انتقال هذا التقليد من الأديان الشرقيّة إلى الأديان الغربيّة[٢]. كما استخدمت القبائل الألمانيّة، هي الأخرى، البخّور في مناسكها الجنائزيّة، إذْ يُورد المُؤرّخ تاكيتوس أنّ تلك القبائل كانت تُكدّس المواد العطريّة فوق محارقها الجنائزيّة[٣].

ب- ب- استخداماتها كعطور شخصيّة وكمُستحضرات تجميل:

راجت تجارة العطور المُربحة في كافّة أنحاء الإمبراطوريّة الرومانيّة، إذْ لجأ الصانع الرومانيّ إلى سحق القشور العطريّة الأفريقيّة، والبخّور والمُرّ العربيّان، والتوابل الهنديّة، وغليها جميعاً لتشكيل أنواع من الروائح الجذّابة والفريدة. وبالرغم من أنّ عادة استخدام العطور كانت سائدة في العصر الجمهوريّ للدولة الرومانيّة الذي انتقد فيه شيشرون هؤلاء الرجال المُنحرفين الذين" يُمشّطون شعرهم بعناية، ويُثقلونه بالزيوت العطريّة"[٤]. إلّا أنّ استخدامها غدا أعظم انتشاراً في العصر الإمبراطوريّ شأنها في ذلك شأن قريناتها من سلع الرفاهيّة التي ارتبطت بالغنى الذي سرى في أوساط المجتمع الرومانيّ. ودخلت القرفة، بشكل خاصّ، كمُكوّن أساسيّ في أجود أنواع العطور الرومانيّة[٥]. فأزال المُستهلك الرومانيّ بذلك الفارق بين العطور المُخصّصة للاستخدام الدينيّ وتلك المُخصّصة للاستخدام الشخصيّ.

و اشتهرت بعض المناطق الإيطاليّة بإنتاج العطور، فينقل بليني كلاماً شائعاً في زمانه أنّ الكمبانيين، كانوا يُنتجون عطوراً أكثر مما يُنتج أُناس آخرون زيت الزيتون[٦]. وقامت صناعة العطور الإيطاليّة في الأصل على عصارات الزهور، إلّا أن العطّار الرومانيّ لجأ إلى تحسين تلك العطور بإضافة العديد من المُكوّنات الشرقيّة ولاسيّما المُرّ والقرفة.

وتوظيف المواد العطريّة في صناعة العطور الرومانيّة مُثبت ببقايا آنية المُرمر والأواني الزجاجيّة الصغيرة المعروفة باسم يونغيونتاريا(unguentaria)[٧]، والتي عُثر على البعض منها مدفوناً في عدد من القبور في مصر الرومانيّة، التي لجأ سُكانها إلى دفن موتاهم، في أغلب الأحيان، بدلاً

مزدا(Ahura-Mazda) في صراعه ضدّ أهريمان إله الظلام(Ahriman). قرنه أتباعه من الرومان بالشمس، فشكّلت الشمس محور عبادته. انظر:

Manouchehri. J; Sport and physical Education in Mithra (Mitra) Religion and their Relations with Roman-Persian Wars, Advances in Environmental Biology Journal , No. 8, Tehran, 2014, pp422- 428, p422- 425.

[1] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p145.

[2] Bird. J; Incense In Mithraic Ritual, In Peacock. D ; Ed: Food For The Gods,Oxbow Books, 2006, pp122- 134, p127.

[3] Tacitus; Germania, XXVII.

[4] Cicero; Catiline, II, 22.

[5] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p147.

[6] Pliny; N. H, XVIII, 29.

[7] Roberts. P; Mummy Portraits from Roman Egypt, London, 2008, p61.

من حرقهم. كما تمُثّل بعض الصور على تلك التوابيت مشاهد لنسوة وهُنّ يحملن آنية عطر صغيرة[١].

وبحلول القرن الأوّل الميلاديّ اتجهت الموضة الشعبيّة في المجتمع الرومانيّ نحو العطور ذات الرائحة الذكيّة، ويقترح بليني أنّه كان بالإمكان تحسين رائحة جميع العطور بمزجها بالقرفة. ويذكر أيضاً أنّ المُستهلِكين في أيّامه كانوا يُعدِّون القرفة على أنّها الرائحة الأكثر طلباً من جميع العطور[٢]. وغالباً ما كان يُخلط مرهم القرفة السميك بالمُرّ والعسل والبلسم الذي كان يُحصد من أراضي فلسطين[٣].

وأدرج بليني سعر عطور القرفة في القرن الأوّل الميلاديّ، فذكر أنّها كانت تتراوح، بحسب مكّوناتها، بين ٣٥– ٣٠٠ دينار رومانيّ للباوند الواحد، مع الأخذ بعين الاعتبار أنّ أسعارها كانت تتأثر بالكمّيات المعروضة في الأسواق الشرقيّة أيضاً[٤]. كما قام العطّار الرومانيّ بإضافة الأصباغ التي كان من ضمنها مادّة دم الأخوين(Cinnabar) الحمراء وذلك بهدف إعطاء تلك العطور ألواناً بهيجة من ضمنها اللون الأحمر. إلّا أنّ تلك الإضافة كانت بنسبة قليلة لتفادي تلويث اللباس والجلد بالأصبغة[٥].

النارد أيضاً شكّل أحّد المواد الأساسيّة التي دخلت في صناعة الزيوت العطريّة الغالية، فكان يتمّ مزج زيت النارد الصافي مع مُكوِّنات أخرى في محاولة من العطّار الرومانيّ لتخفيف كلفة المُنتج المُصنّع وإنتاج عطر هجين يُحسّن الروائح الأخرى[٦]. وسجّل عطر النارد حضوره في المصادر من الفترة الرومانيّة، فأورد بليني أنّ عطر النارد: " كان يُمكن أنْ يُجعل أكثر حدّة بإضافة القسط

---

[1] Walker. S; Ancient Faces: Mummy Portraits in Roman Egypt, London, 2000, p60.

[2] Pliny; N. H, XIII, 2.

[٣] شكّل البلسم أحّد أهمّ المواد العطريّة في الإمبراطورية الرومانيّة. إذْ كان النبات العطريّ الوحيد الذي نشأ ضمن أراضي الإمبراطوريّة الرومانيّة. تواجد البلسم بصورة خاصّة في أراضي مملكة جوديا في فلسطين، وعُرف باسم" البلسم السوريّ". وتحفل المصادر الرومانيّة بذكر البلسم السوريّ وأهمّيته واستخداماته التي تشابهت مع استخدامات السلع العطريّة المُستوردة. فدخل البلسم في صناعة العطور وفي الطقوس الدينيّة وفي الاستخدامات الطبّية. ويدّعي بليني أنّه، وخلال التمرّد اليهوديّ الأوّل ٦٦- ٧٣م، قام قتال شرس بين المُتمرّدين اليهود الذين كانوا يريدون تدمير شُجيرات البلسم لحرمان الرومان من الاستفادة منها، وبين الجنود الرومان الذين إستماتوا في الدفاع عن تلك الشجيرات. انظر: Pliny; N. H, XII, 54.

وعن تواجد البلسم في أراضي فلسطين وأهمّيته في الصراعات السياسيّة هناك. انظر:

Strabo; The Geography, XVI, 2, 41 .

Josephus; Ant. Jud, XIV, 4, 1 . XV, 4, 2.

Josephus; Bell. Jud, I, 18, 5.

[4] Pliny; N. H, XII,32.

[5] Ibid, 2.

[6] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p39.

والأنوموم الذي كان لهما رائحة قوّية جدّاً"، مُضيفاً أنّ عطر النارد كان من المُمكن أنْ يصبح أكثر سماكة وذو رائحة أقوى بإضافة المُر إليه[١].

وكتب الشاعر جوفنال عن المرأة الرومانيّة التي " تحمل المرهم العطريّ لأحبابها، ولأجلهم تشتري كلّ الروائح التي جُلبت من الهند"[٢]. كما كشف العهد الجديد كيف أنّ السيدّ المسيح قدْ دُهن بزيت النارد في ممارسة كانت ربّما مُرتبطة بالشعائر الجنائزيّة اليهوديّة. وتفصيل ذلك أنّه وبينما كان السيّد المسيح يجلس مع تلاميذه، دخلت امرأة فاقتربت منه، وسكبت على رأسه وقدميه مقدار باوند من زيت النارد كانت تحمله في آنية من المُرمر. فاشتكى أحّد تلاميذ المسيح من هذا التبذير مُوضّحاً أنّه كان يجب بيع تلك الكمّية، التي كانت تساوي ٣٠٠ دينار، وتقديم ثمنها للفقراء. فوضّح السيّد المسيح أهمّية هذا الطقس، قائلاً:" إنّ المرأة عندما سكبت العطر على رأسي، فإنّها كانت تقوم بذلك لتهيئتي للدفن"[٣].

وتُسجّل ورقة بردي موزوريس أنّ سفينة هيرمابولون عادت من الهند بـ ٦٠ صندوق من النارد الذي ينتمي إلى منطقة الغانج. وكُلّ صندوق كان يساوي ١,١٢٥ دينار رومانيّ[٤].

ويُورد بليني بدوره أنّ ورق النارد كان يُباع في الأسواق الرومانيّة بسعر يتراوح بين ٤٠– ٧٥ دينار للباوند الواحد[٥]. وهذا السعر الذي أورده بليني يتوافق مع ما أورده العهد الجديد من أنّ ثمن الباوند الواحد من زيت النار كان يساوي ٣٠٠ دينار، إذْ أنّ العطّار الرومانيّ كان يلجأ إلى وضع مراهم طبيعيّة تبلغ حوالي ٦% من النارد الخام أو الصافي. ومن ثمّ يُضيف عليه نسبة تُقارب لـ ٧٥ % من مزيج الزيوت الأخرى. وهو ما يعني أنّ كُلّ باوند واحد من عطر النارد الصافي كان بحاجة إلى أربعة باوندات من ورق النارد الخام[٦].

ووجّه بليني نقداً لاذعاً لاستخدام العطور في المجتمع الرومانيّ، إذْ اعتبر أنّ العطور هي أكثر السلع الرفاهية تبذيراً، فأورد:" تتغلّب المراهم العطريّة على جميع أشكال الترف الأخرى، لأنّه، وعلى الأقلّ، اللآلئ والجواهر يُمكن أنْ تُورّث والملابس يُمكن أنْ تدوم لبعض الوقت. أمّا العطور فتفقد رائحتها بسرعة وتتناقص خلال ساعة"[٧]. ويُوضّح:" الهدف الأسمى لقيام المرأة بتعطير نفسها كان لفت انتباه الرجال وجذبهم برائحتها. لهذا السبب يتمّ شراء هذه المواد بما يزيد

---

[1] Pliny; N. H, XIII, 2.

[2] Juvenal; Satires, VI, 457- 507.

[٣] العهد الجديد: إنجيل يوحنّا، الأصحاح ١٢، الآية ٣- ٧.

[4] Young. G. K; op, cit, p59.

[5] Pliny; N. H, XII, 26.

[6] Rathbone. D; The Muziris' papyrus (SB XVIII 13167): financing Roman trade with India in Alexandrian Studies II in Honour of Mostafa el Abbadi, 2001, pp39- 50, p43.

[7] Pliny; N. H, XIII, 4.

عن ٤٠٠ دينار للباوند. كُلّ هذا المال يُدفع ثمناً لإمتاع الآخرين، لأنّ الشخص الذي يرشّ العطر ليس هو الشخص الذي يشتمّ رائحته"[١].

ولمْ يكن استخدام العطور الشرقيّة قاصرة على النساء فقط، بلْ استخدمه الرجال أيضاً. فنقل بليني أنّ الإمبراطور نيرون كان يقوم باستخدام الزيوت العطريّة لإزالة رائحة قدميه، فيتساءل بليني:" كيف يمكن للعطر أنْ يكون محسوساً أو ذا أهمّية عندما يُوضع على ذلك الجزء من الجسم"[٢].

وأشار أوفيد أيضاً إلى استخدام الرجال الرومان للعطور المصنوعة من المواد العطريّة الشرقيّة، فحذّر النساء الرومانيّات من " زير النساء" الذي يُلمّع شعرة بزيت النارد، مُبيّناً لهنّ أنّ الكلام المعسول الذي قالوه لهنّ ما هو إلّا تكرار لنفس الكلام الذي قالوه لنساء عديدات قبلهنّ[٣].

وأورد بليني حادثة طريفة حصلت مع مواطن رومانيّ يُدعى لوكيوس بلاتيوس بلانكوس(Lucius Plautius Plancus)، إذْ كان بلانكوس هارباً من بعض مُطارديه، فلجأ إلى الاختباء منهم، إلّا أنّ مُطارديه تمكّنوا من تحديد مكانه والإمساك به من رائحة عطره التي كانت تفوح منه لمسافة بعيدة. ويُعلّق بليني على هذه الحادثة قائلاً:" رائحة عطره كانت خِزْياً أعظم من الذنْبِ الذي ارتكبه"[٤]. وعلى اعتبار أنّ رائحة العطر كانت عابرة وتزول بسرعة، لذلك فقد لجأ المواطن الرومانيّ إلى رشّ العطر عدّة مرّات في اليوم لضمان استمرار تأثيرها. فيُعلّق سينيكا على هذه النقطة قائلاً: " هذه الأيّام يقوم رجالنا بنقع أنفسهم في القرفة والروائح الشرقيّة الأخرى". ويُضيف:" في أيّامنا لا يكفي أنْ ترشّ العطر، بلْ لابدّ من استخدامه مرّتين أو ثلاثة مرّات باليوم لضمان عدم زوال رائحته بشكل كامل عن الجسم"[٥]. كما أشار بليني إلى قيام بعض المواطنين الرومان بوضع القرفة بين ملابسهم لتعطير الأقمشة.

ولاحظ الكتّاب الرومان الترافق بين المودّة أو المُغازلة والمُتعة الجسديّة من جهة والعطور من جهة أخرى، فوصف بليني قيام بعض الرومان بوضع أوراق أحّد أنواع القرفة المعروفة باسم المالاباثروم(Malabathrum) تحت ألسنتهم لجعل رائحة أفواههم ذكيّة[٦]. كما صوّر بروبرتيوس محبوبته كينيثيا (Cynthia) برائحة فمها الحلوة التي شابهت رائحة العطر العربيّ[٧]. وشبّه مارتيال قُبلات محبوبته بالبخّور و أكاليل النارد[٨].

---

[1] Pliny; N. H, XIII, 4.
[2] Ibid.
[3] Ovid; Art of Love, III, 10.
[4] Pliny; N. H, XIII, 5.
[5] Seneca; Epistles, LXXXVI.
[6] Pliny; N. H, XXIII, 48.
[7] Propertius; Elegies, II, 29.
[8] Martial; Epigrams, III, 63.

و اتسع استخدام العطور الشرقيّة ليشمل الجنود الرومان[1]، فنقل بليني أنّ بعض الجنود الرومان كانوا يلجؤون إلى وضع العطور على شعرهم أو حتّى دهن خوذهم لتعطير الشعر على رؤوسهم[2]. هذه الممارسة من جانب بعض الجنود الرومان رفضها الإمبراطور فسباسيان، فيحفظ المُؤرّخ سويتونيوس حادثة جرت في مجلس الإمبراطور فسباسيان تعكس رأي الأخير في هذه الممارسة. إذْ دخل إلى مجلس فسباسيان ضابط رومانيّ تفوح منه رائحة العطر ليشكره على ترقية حصل عليها، فما كان من فسباسيان إلّا أنْ أدار رأسه باشمئزاز وألغى ترقية ذلك الضابط قائلاً:" أُفضّل أنْ تفوح من جنودي رائحة الثوم"[3].

وحفظت المصادر أسماء لبعض المناطق التي اشتهرت بإنتاج العطور وأسماءً لبعض العطّارين الذين عملوا في استخلاص العطور من السلع العطريّة اليمنيّة والشرقيّة. فيُورد أثناسيوس أنّ طرسوس(Tarsus)[4] كانت تشتهر بإنتاج أفضل أنواع عطر النارد، وأنّ برجاموم (Pergamom)[5] كانت تُنتج المراهم الأكثر شهرة والتي جرى استخلاصها من اللبان[6].

كما حفظ الأدب الرومانيّ أسماء عدد من العطّارين الإيطاليين المشهورين الذين كوّنوا زبائنهم من الطبقة الأكثر غنى في المجتمع الرومانيّ، من هؤلاء العطّارين كان مارسيلّوس (Marcellus)، كوزموس(Cosmus)، نيكانور(Nicanor). فيُورد مارتيال أنّه شاهد مُعتَق رومانيّ تفوح منه رائحة عطر قويّة وكأنّه سكب على نفسه جميع العطور التي يحويها متجر مارسيلّوس[7]. و اشتكى مارتيال أيضاً من امرأة دُعيت جيلّيا(Gellia) رشّت على نفسها الكثير من العطر، لدرجة ظنّ أنّ متجر كوزموس كان يتحرّك مع حركة تلك المرأة[8]. وشاع بين الرومان أنْ يتهادوا فيما بينهم العطور الفاخرة التي يُنتجها كوزموس ونيكانور، و مارتيال نفسه كان يلجأ إلى إهداء محبوباته لأواني من العطر تعبيراً عن محبّته لهم، إذْ يُورد: " طوال ليلة كاملة قدّمت ليْ فيالس(Phials) الجميلة كُلّ أنواع البهجة والمُتعة. وفي الصباح كُنت في حيرةٍ

---

[1] Dalby. A; op, cit, p196.

[2] Pliny; N. H, XIII, 4.

[3] Suetonius; Vespasian, VIII.

[4] طرسوس: تقع في أسية الصغرى، كانت عاصمة لولاية كيليكية الرومانيّة. أُسّست، على الأرجح، من قبل السوريين، ثمّ جعلها الإغريق أحّد أهمّ مستعمراتهم. عانت من هجمات القراصنة في القرن الأول قبل الميلاد. وفي العام ٦٧ ق.م قام بومبيوس بتأسيس ولاية كيليكيا وجعلها عاصمة لها. حصل فيها اللقاء الشهير بين أنطونيوس و كليوباترة. وإليها ينتميّ القدّيس بولس أحّد أعلام الديانة المسيحيّة العُظماء. انظر:
Bunson. M: op, cit, p523.

[5] بيرجاموم: إحدى المدن الرئيسيّة في ولاية أسية الرومانيّة. تقع على نهر كاكيوس(Caicus) على بُعدّ عدّة أميال عن شاطئ بحر أيجة. انظر: Bunson. M: op, cit, p419.

[6] Athenaeus; The Deipnosophists, XV, 38, 688.

[7] Martial; Epigrams, II, 29.

[8] Martial; Epigrams, III, 55.

من أمري بشأن الهديّة التي سأقدّمها لها. هل أعطيها باوند من عطر كوزموس أو نيكانور أو ربّما سأعطيها عشرة قِطعٍ ذهبيّة جديدة من تلك التي تحمل صورة دومتيان"[١].

وكانت جرار المُرمر هي الحاويات المُفضّلة للزيوت العطريّة، ومع ذلك فقد شاع استخدام القوارير الزجاجيّة المُعتّمة لتفادي تعرّض العطر لأشعّة الشمس التي كانت تؤدّي إلى فساده[٢]. وفي هذا المجال أشار برسيوس إلى أنّ الشاعر الرومانيّ هوراس وجّه رسالة إلى نظيره فرجيل يدعوه فيها إلى مُعاينة النبيذ الجديد من مخزن سوبليكوس(Sulpicius)، و اقترح هوراس أنّ جرّة النبيذ الفاخرة كان يُمكن أنْ تُكسب بهديّة مُكوّنة من قارورة من المُرمر المُعبّأة بعطر النارد[٣].

ولمْ يقتصر استخدام المواد العطريّة التي جلبها التاجر الرومانيّ من اليمن والشرق على العطور فقط، بلْ وظّفها الصانع الرومانيّ في إنتاج أنواع من مُستحضرات التجميل التي استخدمتها المرأة الرومانيّة[٤]. فيعرض أوفيد وصفة لمُستحضر تجميل تضعه النسوة على وجوههنّ ليزدن من جمالهنّ وجاذبيتهنّ. فيُورد:" رغم أنّ البخور يَسرُّ الآلهة ويسترضي الأرواح الغاضبة، فإنّه لا حاجة لحرقه كلّه على المذابح. فبوضع هذا المُستحضر، لوقت قصير، على وجهك، ستحصلين على بشرة جميلة"[٥]. ويتخيّل لوكيان شكل المرأة الرومانيّة عندما تستيقظ صباحاً من دون مُستحضرات تجميل على وجهها، فيُورد: " انظر إليهنّ عندما يستيقظن صباحاً، فإنّهن سيبدون مثل القرود. وحتّى الجواري يستخدمن مساحيق التجميل لتحسين منظر وجوههنّ القبيحة"[٦].

جـ- ب- استخداماتها كمُنكّهات:

كان لدى الشعب الرومانيّ وَلَع حقيقي بالطعام والشراب، وصوّر الأدب الرومانيّ في مرّات عديدة مأدبات العشاء الرومانيّة[٧]. هذا الطلب والتفنّن بمُختلف أصناف الطعام دفع الطبّاخين الرومان إلى التنافس في تطوير مذاق ونكهة الأطعمة التي يُعدّوها، وذلك بإضافة كمّيات مختلفة من المُكوّنات الأجنبيّة مثل النارد، القرفة، البخّور إلى الأطباق التي يُعدّوها بهدف إرضاء الأذواق للطبقة الاجتماعية الراقية في المجتمع الرومانيّ[٨].

---

[1] Martial; Epigrams, XII, 65.
[2] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p38.
[3] Persius; Satires, II, 61- 72.
[4] Ovid; The Loves, III, 15, 83- 98.
[5] Ovid; Cosmetics for Ladies, LXXXIII- LXXXIV.
[6] Lucian; The Loves, XXXIX.
[7] Morris. L; Daily Life Through World History In Primary Documents, Vol. 1, Greenwood Press, London, 2009, p156.
[8] Singer. C; op, cit, p20.

ويُورِد بليني في هذا المجال أنّ النكهات:" هي مُكوّنات ممزوجة ومُختلفة أُضيفت لتحسين الطَعْمِ أو المَذاق. هذه الإضافات تأتي من مناطقَ مختلفة ومن مُناخات مختلفة. فتحصل بعض الأطعمة على مُكوّناتها من الهند، وأخرى من مصر وكريت، ومن أراضٍ أخرى مُتعدّدة[١]".

وفي إحدى وصفاته عن الأطعمة أوصى أبيكوس بإضافة أوراق الغار والملاباثروم (أحّد أنواع القرفة) الهنديّ إلى طبق المأكولات البحريّة ليحصل الطبّاخ على طعم أشهى[٢]. ومن دون شكّ أنّ هذه الأطعمة كانت مُخصّصة للطبقة الرومانيّة الراقية، إذْ وصل سعر ورقة المالاباثروم في روما إلى سعر حوالي ٦٠ دينار رومانيّ للباوند الواحد، مع الأخذ بعين الاعتبار أنّ هذا المبلغ كان يُساوي راتب شهرين للجندي الرومانيّ[٣].

ويهجو جوفنال سلوك السيّدات الرومانيّات الثريّات، اللواتي أُتخمن من تلك المأكولات الفاخرة، فيصفهنّ وهُنّ يقُمن بتناول الأسماك الصدفيّة العملاقة ويسكُبن النبيذ الممزوج بالمواد العطريّة[٤].

كما أُضيفت المواد العطريّة اليمنيّة والشرقيّة، من ضمنها القرفة، النارد، الزعفران، لتحسين طعم النبيذ، أو تحسين مذاق زيت الزيتون المُتوسّطي والذي كان مادّة أساسيّة في النظام الغذائيّ الرومانيّ[٥]. فيشتكي فرجيل من أنّ نكهات القرفة كانت تسلب مذاق زيت الزيتون المُميّز[٦]. و مارتيال هو الآخر يُشير إلى النكهات الأكثر غلاءً عندما يكتب عن النبيذ الممزوج بالنارد[٧]. وعندما يصف برسيوس زيت الزيتون الممزوج بالمواد المُعطّرة، فإنّه يتحسّر على الأيّام الماضية التي كانت فيها وجبة الذرة تقْدِمة كافية لآلهة المعبد[٨]. وبليني أيضاً وصف كيف أضاف الرومان المالاباثروم الغالي إلى النبيذ لإصدار رائحة مُعطّرة وفوّاحة[٩]. كما ذكر أنّ صانعي النبيذ كانوا يلجؤون إلى إضافة مزيج من نصف باوند من ورق القرفة و النارد إلى غالون ونصف من النبيذ، وأطلق على هذا النوع من النبيذ إثم" النبيذ اللذيذ". وأضاف بليني:" في هذه الأيّام يضع بعض الناس العطور في مشروباتهم مُفضّلين النكهة القويّة. لذلك فإنّ أجسامهم ستتمتّع ربّما بالروائح العطريّة من الداخل والخارج"[١٠].

---

[1] Pliny; N. H, XV, 31.
[2] Apicius; On the Subject of Cooking, IX, 1, 7.
[3] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p37.
[4] Juvenal; Satires, VI, 286- 313.
[5] Singer. C; op, cit, p20.
[6] Virgil; Georgics, II, 466.
[7] Martial; Epigrams, IV, 13.
[8] Persius; Satires, II, 61-72.
[9] Pliny; N. H, XII, 59.
[10] Ibid, XIII, 5.

د– ب– استخداماتها في تركيب المُستحضرات الطبّية:

أثبتت المصادر، من الفترة الرومانيّة، أنّ السلع العطريّة التي شكا الكُتّاب الرومان من ثمنها الغالي ومن إقبال الرومان على شرائها كانت هي نفسُها المواد التي تدخل في تركيب العديد من الأدوية والتي استخدمها الأطبّاء في معالجة مجموعة من الأمراض. وهذا بحدّ ذاته شكّل حافزاً إضافيّاً للتاجر الرومانيّ ليجلب تلك السلع ويطرحها في السوق الرومانيّة.

وأورد الخطيب والكاتب الرومانيّ كلاوديوس إيليان (Claudius Aelian)(١٧٠– ٢٣٥م)، في رسالته عن الحيوانات، أنّ الهند كانت تُصدّر العديد من النباتات الطبّية إلى روما، فيقول:" تَذكر السلطات الرومانيّة أنّ الهند غنيّة بالمُنتجات الطبّية، والتي يُمكن أنْ تفيد كثيراً في إنقاذ الحياة"[١].

وبليني هو الآخر، وبالرغم من نقده لتجارة السلع العطريّة والرفاهيّة، إلّا أنّه يُقرّ بوضوح بدور التجارة الرومانيّة والسلع الشرقيّة في تركيب الأدوية الرومانيّة، فيُورد: " تُعتبر اليمن والهند مصدراً للأدوية، وحتّى قرحة بسيطة تُعالج بمواد تمّ استيرادها من البحر الأحمر"[٢]. وقدّم العالِم الرومانيّ ديو سكوريديس(Dioscurides) كتاباً عن الأدوية، وصف فيه عدد من المراهم الشعبيّة، تلك المراهم احتوت كمّية متناسبة ومُحدّدة بدقّة من المُر، البخّور، الصبّار، النارد، القرفة، الفلفل[٣]. وهو ما يدلّ على استهلاك واسع الانتشار لهذه المنتجات اليمنية والشرقيّة.

و استخدم الأطبّاء الرومان نبات المُرّ كمادّة تدخل في العديد من الأدوية التي حضّروها ولاسيّما المواد المُسكّنة للألم[٤]. وأورد العهد الجديد أنّ السيّد المسيح أُعطي، قبل أنْ تبدأ عملية الصلب، " نبيذاً ممزوجاً بالمُرّ "[٥]. وهي ربّما وصفة قُصد منها تخفيف الألم. ونصح أولوس كيلسوس، في موسوعته الطبّية، باستخدام صمغ المر والبخّور لِلصق الجروح ولضمان أنّ اللحم قد أُطبق على الجرح[٦].

ويُقدّم بليني، في مواضع مُتفرّقة، أسماءً لبعض تلك المواد العطريّة المُستوردة والتي دخلت في تركيب الأدوية. فذكر أنّ النارد استخدم كدواء بعد إضافة الزعفران إليه[٧]. وأنّ الليكيوم الهنديّ كان نافعاً في مُعالجة العديد من الحالات المرضيّة منها: إزالة حبّ الشباب، مُعالجة القروح،

---

1 Aelian; Animals, IV, 36.
2 Pliny; N. H, XXIV, 2.
3 Dioscurides; De Materia Medica, I, 24. V, 57.
4 Jackson. R; Doctors and Diseases in the Roman Empire, British Museum Press, London, 1988, pp77- 79.
٥ العهد الجديد: إنجيل مرْقس، الأصحاح ١٥، الآية ٢٣.
6 Celsus; On Medicines, V, 2, 1.
7 Pliny; N. H, XIII, 2.

تسكين إصابات الحنجرة، مُعالجة الضعف الجنسيّ، معالجة عسر الهضم، كما يُساعد في التقيؤ في حال إصابة الشخص بالتسمّم[١].

وبالرغم ممّا أورده بليني عن الفوائد العلاجيّة للسلع اليمنيّة والشرقيّة، إلّا أنّه لمْ يتراجع عن موقفه المُحافظ والرافض لوجود هذه السلع في المجتمع الرومانيّ. لذلك رأى بليني أنّ الحمية الصحيّة كانت أفضل طريقة لتفادي المرض، لابلْ أقسم أنّه" لن يأخذ أبداً أيّ علاج تمّ استيراده من الهند، أو من الأراضي الواقعة ما بعد الهند"[٢].

على أيّة حال، وبالعودة إلى فوائد السلع العطريّة، فقد أورد كيلسوس أنّ المراهم الدافئة المُكوّنة من اللبان والمُرّ كانت تُستخدم في تشكيل مُستخلص من الشمع يُفيد في تسكين آلام العضلات وآلام الظهر، والآلام المُرافقة للدورة الشهريّة عند المرأة[٣]. كما تمّ إضافة البخّور إلى النبيذ كوصفة تنفع في معالجة الضعف الجنسيّ عند الرجال[٤]. وتصف ورقة بردي مصريّة كيف استُخدم صمغ البخّور في معالجة ووقف نزيف الأنف المُزمن[٥].

كما قام الأطبّاء الرومان باستخدام المادّة الصمغيّة من اللبان والمُرّ واللادن في تكوين مراهم لمُعالجة أمراض العين كتسكين العضلات البصريّة المشدودة، وإزالة التلوّث من داخل العين[٦].

ولجأ هؤلاء الأخصّائيّون الطبّيون إلى ختم عيّناتهم، التي صنعوها من المُرّ واللبان، بختم يُثبت إنتاجيتهم لهذه المراهم، وعُثر على مئات من هذه الأختام في مناطق مُتفرّقة من شمال غربيّ أوربا، لابلْ وصل بعضها إلى إيرلندا(Ireland)[٧].

كما تمّ استخدام المُكوّنات العطريّة في إعداد معاجين خاصّة ساعدت على إزالة القرحة الجلديّة[٨]. ويُورد الطبيب ديسكوريدس أنّ الراتنج الصمغيّ الهنديّ كان يُستخدم في تكوين أنواع خاصّة من المعجون الذي يُستخدم لتخفيف وجع الأسنان[٩]. الطبيب الشهير كلاوديوس جالينوس أيضاً وصف المُرّ كمادّة لمعالجة الجروح[١٠].

---

[1] Pliny; N. H, XXIV, 77.
[2] Ibid, XXII, 56.
[3] Celsus; On Medicines, V, 18, 6- 7. V, 25, 3.
[4] Singer. C; op, cit, p20.
[5] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p35.
[6] Celsus; On Medicines, VI, 26, 4.
[7] Raftery, B; Pagan Celtic Ireland: The Enigma of the Irish Iron Age,Thames and Hudson, London, 1994, p218.
[8] Pliny; N. H, XXXV, 64.
[9] Dioscurides; De Materia Medica, I, 24.
[10] Galen; On Antidotes, II, 10.

كما أُدخلت القرفة في وصفات لإعداد مراهم تُستخدم كإجراء وقائيّ لمُعالجة المرض في مراحله المبُكّرة[١]. ولابدّ من الإشارة إلى أنّ جالينوس كان يقوم بدراسات عن المنافع العلاجيّة للقرفة عندما شبّ الحريق الضخم في مخزن التوابل الحكومي في روما أو ما كان يُعرف باسم" هوريا بابيبراتاريا(Horrea Piperataria)[٢].

٢– التوابل:

تأتي التوابل على رأس السلع النباتيّة التي استوردها التاجر الرومانيّ من الهند والشرق الأقصى. والتوابل هي مُنتجات نباتيّة قويّة الرائحة تُستعمل لإعطاء الطعام نكهة ومذاق. وللتوابل أنواع مُختلفة منها: الفلفل، القرنفل، جوز الطيب، اليانسون، كبش القرنفل. وتُؤخذ التوابل من أجزاء النبات الأغنى نكهةً سواء أكان اللحاء أو الجزع أو البرعم أو الزهرة أو الثمرة أو البذرة أو الورقة. ومع أنّ التوابل كانت تُستخدم في أغلب الأحيان على هيئة مسحوق، إلّا أنّ بعضها كان يُستخدم برُمّته[٣].

وبالرغم من تعدّد أنواع التوابل، إلّا أنّ أشهر أنواعها والذي سجّل حضوره في المُجتمع الرومانيّ كان الفلفل الأسود الذي جرى استيراده من الممالك التاميليّة جنوبيّ الهند[٤]. لذلك سيتمّ في هذه الفقرة التركيز على هذا النوع من الفلفل من حيث طبيعته واستخداماته من قِبل المواطن الرومانيّ.

أ– طبيعة وقوام الفلفل الأسود:

تعود أصول الفلفل الأسود إلى ساحل مالابار جنوبي غربيّ الهند[٥]. والفلفل الأسود نبات مُتعرّش، إذْ ينمو على عرائش مُلتصقة بالأشجار، وتتمتّع أوراقه بشكلٍ إبريّ مع خيط طويل رخو يحمل عناقيد كثيفة مُتدلّية من الثمار الكرويّة أو الخرزيّة[٦].

ينمو الفلفل الأسود على سفوح الجبال جنوبيّ الهند، ويزدهر في الأماكن المُرتفعة والمُناخ الاستوائي الرطب الحارّ[٧]. و يتمتّع بطعم حارّ بعض الشيء مع لذوعة في بعض الأحيان ورائحة مُشابهة لرائحة الليمون. ويُجمَع محصول الفلفل الأوّل في فصل الخريف، أيّ قبل أنْ تنضج ثمرته بشكل كامل. إذْ أنّ هذا الحصاد المُبكّر سيعطي للمُسوّق والمُستهلِك فرصة الحصول على الثمرة قبل أنْ تنضج فتفقد قوّة مذاقها الحادّ. بعد حصاد حبوب الفلفل بعدّة أسابيع

---

[1] Galen; On Antidotes, I, 13- 14.

[2] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p35.

[٣] كزارا(فريد): التوابل- التاريخ الكونيّ، ص١٠. كذلك: الموسوعة العربيّة المُيسّرة، مج٢، ص١٠٤٦.

[4] De Romanis. F; Rome and the notia of India: relations between Rome and southern India from 30 BC to the Flavian period, op, cit, p108.

[5] P. M. E; LVI. ; Warmington. E. H; op, cit, p181.

[٦] كزارا(فريد): التوابل- التاريخ الكونيّ، ص٢٢.

[7] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p183.

كان يتمّ تجفيفها في الشمس، وخلال عمليّة التجفيف ينكمش الفلفل ويتجعّد ويتحوّل لونه إلى بُنّي ضارب إلى السواد وأحياناً إلى اللون الأسود. وبعد الانتهاء من عمليّة التجفيف توضع حبوب الفلفل في أكياس مُخصّصة لها وتُنقل إلى الموانئ التجاريّة على المُحيط الهنديّ ليتلقّفها التجّار الرومان و ينقلونها إلى أراضي أسواق الإمبراطوريّة[١].

وكانت السفن الرومانيّة المُتاجرة مع موانئ شماليّ الهند توُقّت وصولها إلى الموانئ التاميليّة جنوبيّ الهند مع وقت وصول الفلفل إلى الموانئ أيّ بحدود شهر تشرين الثاني. أمّا السفن الرومانيّة المُبحرة مُباشرة نحو جنوبيّ الهند فكانت تقوم بشحن كمّيات الفلفل الذي عُولج في الفصل السابق ما بين شهريّ تشرين الثاني وآذار. إذْ يُزهر الفلفل الأسود ما بين أيّار وحزيران، ويستغرق المحصول من ستّة إلى ثمانية أشهر حتّى يُصبح شبه ناضج للحصاد. ويمتدّ فصل الحصاد من تشرين الثاني حتّى كانون الثاني في السهول، ومن كانون الثاني إلى آذار في التلال. لذلك فإنّ التاجر الرومانيّ الواصل إلى جنوبيّ الهند كان بإمكانه الحصول على محصول الفلفل الأسود في فترتين زمنيّتين مختلفتين[٢].

ب- استخدامات الفلفل في المجتمع الرمانيّ:

يضع دليل البحر الإريثيري الفلفل على رأس قائمة الواردات الرومانيّة من الممالك التاميليّة[٣]. وهو أمر يبدو طبيعيّاً، إذْ كان الطلب الرومانيّ على هذه السلعة الهنديّة كبيراً لدرجة أدهشت الهنود أنفسهم، الذين أطلقوا على التوابل اسم" يافانا بريا(Yavana priya)"، وتعني شغف أو عاطفة الرومان[٤]. ولمْ يكن الهنود وحدهم من دُهشوا للطلب الرومانيّ على الفلفل، بل النخبة الرومانيّة نفسها اعترتها الدهشة من إقبال المواطنين الرومان على الفلفل الهنديّ. فيُورد بليني، وهو العضو في مجلس الإمبراطور فسباسيان الاستشاري: " نحن نُقدّر أو نُعجب ببعض المواد بسبب حلاوتها أو مظهرها. ولكنّنا نرغب ببذرة الفلفل بسبب حدّتها، ولهذا السبب نستوردها على طول الطريق من الهند"[٥].

ويهجو بترونيوس هذه الحالة عندما يُشاهد رجل أعمال يُرسل الوكلاء إلى الهند لجمع البذور الصغيرة(الفلفل) لتحسين مذاق الطعام في ولائمه الفاخرة[٦].

وهذا الطلب الرومانيّ على مادّة الفلفل تُؤكّده المصادر الآثريّة كما الأدبيّة، فعَثر علماء الآثار على كمّيات كبيرة من الفلفل الأسود في ميناء برنيكي المصريّ، وهو الميناء الذي كانت تنتهي

---

١ كزارا(فريد): التوابل- التاريخ الكونيّ، ص٢٢، ٢٣.

2 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, pp183, 259.

3 P. M. E; LVI.

4 De Romanis. F; Rome and the notia of India: relations between Rome and southern India from 30 BC to the Flavian period, op, cit, p100.

5 Pliny; N. H, XII, 14.

6 Petronius; Satyricon, XXXVIII.

إليه مقادير كبيرة من السلع اليمنيّة والهنديّة[١]. وتمكّن هؤلاء من استعادة ما يُقارب لـ ١٦٠٠ حبّة فلفل أسود عثروا عليها في البقايا القديمة للمدينة والمستودعات والقمامة. وهذه الكمية من الفلفل الأسود تفوق بمرّتين كمّية العدس التي عُثر عليها في برنيكي بالرغم من أنّ العدس كان يُعتبر غذاءً رئيسيّاً في الميناء[٢].

كما عثر علماء الآثار على كمّية كبيرة من الفلفل الأسود المُتفحّم بالقرب من معبد إغريقي–مصريّ للإله سرابيس(Serapis)[٣] في برنيكي. بقايا الفلفل المُتفحّمة هذه كانت، على الأرجح، بقايا تقْدُمات أو قرابين للإله سرابيس تمّ وضعها في المعبد[٤]. وعُثر في فناء ذات المعبد على جرّتين هنديّتين كبيرتين احتوت إحداهما على ما يُقارب من ٥٥ كيلو من الفلفل الأسود. ومن المُحتمل أنّ هاتين الجرّتين كانتا أيضاً جزءاً من تقدمة أو هديّة دينيّة قدّمها شخص ما، قد يكون رومانيّاً، أو ربّما هنديّاً، للإله سرابيس[٥].

دليل ثالث على حجم التجارة الرومانيّة بالفلفل الهنديّ، وجودة ذلك الفلفل قدّمه علماء آثار ما تحت البحّار. إذْ عثر هؤلاء على سفينة رومانيّة غارقة قُبالة الساحل الشماليّ الغربيّ لإيطاليا. و احتوت السفينة، التي كانت تحمل اسم بوزّينو (Pozzino)، على صناديق خشبيّة مُستطيلة أُغلقت بوساطة أغلقة إنزلاجيّة. و احتوت تلك الصناديق على أسطوانات صغيرة مُغلقة هي الأخرى بوساطة أغطية خشبيّة. تلك الأسطوانات كانت تحوي توابل من مختلف الأنواع. إلّا أنّ ما أدهش علماء الآثار هو رائحة الفلفل التي فاحت من تلك الأسطوانات بالرغم من أنّها بقيت تحت الماء لآلاف السنين، وهو ما يدلّ على جودة نوعيّة التوابل التي قام التاجر الرومانيّ باستيرادها من الهند[٦]. و

كان يتواجد في العاصمة روما، أيّام الإمبراطور دومتيان(٨١– ٩٦م)، مخزن هائل لتخزين التوابل أطْلق عليه اسم هوريا بايبيراتاريا (Horrea Piperataria). وأقيم هذا المخزن في الفورم الرومانيّ بالقرب من الكولسيوم، إلى الشمال من مخزن فسباسيان (Horrea Vespasiani).

---

[1] Tomber. R; Indo-Roman Trade: From Pots to Pepper, Duckworth, London, 2008, p76.

[2] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p142.

[٣] الإله سرابيس: إله مصريّ قديم، كان نموذجاً مُركّباً من الإلهين أبيس و أوزوريس. تبنّى البطالمة عبادته كنموذج من مزج الديانة المصريّة بالديانة اليونانية. فتحوّل إلى إله مركزي في البانثيون البطلميّ. قام أحياناً بدور الإله زيوس، كبير الآلهة، وأحياناً أخرى بدور اسكلبيوس إله الطبّ والشفاء، وأحياناً أخرى بدور هاديس إله الأموات والعالم السفليّ. استمرت عبادته طوال العصر الرومانيّ حتّى سيطرة المسيحيّة في القرن الرابع الميلاديّ. أشهر معابده كان السيرابيوم (Serapeum) في الإسكندريّة. انظر: كلاوس(مانفريد): الإسكندريّة أعظم عواصم العالم القديم، ص٩٩، ١٠٠.

[4] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p183.

[5] Sidebotham. S; Berenike and the Ancient Maritime Spice Route, op, cit, p79, 268.

[6] Strauss. J. E; Roman Cargoes: Underwater Evidence from the Eastern Mediterranean, London, 2007, p 247.

وبالرغم من أنّ هذا المخزن كان مُخصّصاً للتوابل، إلّا أنّه احتوى أيضاً بعض السلع العطريّة كالبخّور والقرفة[1]. وقُسّم هذا المُستودع الضخم إلى مخازن أصغر مُتعدّدة، كما احتوى على سلسلة من الأقنية التي باعت و وزّعت، من خلالها، الحكومة الرومانيّة مخزونها من التوابل. كما وُضعت صهاريج ماء كبيرة في أنحاء المبنى. هذه الماء كان يُستخدم في تبليل الجوّ المُغلق المُفعم بالروائح اللاذعة التي أحدثها الكمّ الكبير من التوابل المُنتشر في أنحاء المخزن[2]. وتعرّض ذلك المخزن الضخم لحريق هائل في العام ١٩٢م، التهم جميع السلع التي كانت مُتواجدة فيه. وينقل المُؤرّخ ديو كاسيوس تفاصيل ذلك الحريق فيقول:" امتدت النيران إلى مخازن السلع العربيّة والمصريّة. واضطرمت النار واشتد لهيبها، فامتدت إلى القصر مُلحقةً أضراراً عديدة حتّى أنّها التهمت كلّ وثائق الدولة تقريباً"[3]. وتُقدّر الدارسات الحديثة المساحة الاستيعابية لهذا المخزن بحوالي ٦ طن من الفلفل[4]، أي ما يُساوي حوالي ٢٤٠ مليون سيستريس. وبتوزيع هذه الكمّية على عدد سكّان الإمبراطوريّة، فإنّ كلّ ٥ أشخاص في الإمبراطوريّة كانوا سيحصلون على باوند واحد من الفلفل[5].

و بالفعل فإنّ الدراسات الآثريّة تُشير إلى أنّ الفلفل قد وصل إلى جميع مناطق الإمبراطوريّة الرومانيّة، وحصل عليه حتّى الناس أصحاب المُرتّبات أو المداخيل البسيطة. فوُجدت قشور الفلفل في مقالع حجارة في الصحراء الشرقيّة لمصر[6]. كما اكتُشفت حبوب الفلفل أثناء التنقيب في مُعسكر للجيش الرومانيّ في ألمانيا[7].

وعُثر على أقراص كتابة في شمال بريطانية تُشير إلى أنّ شُحنات الفلفل كانت تصل إلى الجنود الرومان في بريطانية ما وراء حائط هادريان[8] إحدى تلك الأقراص الكتابيّة وثّقت قيام جنديّ رومانيّ، يُدعى جامباكس (Gambax) ابن طابو(Tappo)، بطلب كمّية من الفلفل بقيمة

1 Warmington. E. H; op, cit, pp82, 89 .
2 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p144.
3 Dio Cassius; Roman History, LXXII, 24.
4 Rickman. G; Roman Granaries and Store Buildings, Cambridge University Press, Cambridge, 1971, pp 104- 106.
5 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p144.
6 Veen. M; A life of luxury in the desert? The food and fodder supply to Mons Claudianus, Journal of Roman Archaeology, No. 11, 1998, pp 101- 105.
7 Whittaker. C. R; Rome and its Frontiers: Th e Dynamics of Empire, Routledge, London, 2004, p172.
٨ حائط هادريان: أحّد اشهر الموانع الدفاعية في الإمبراطورية الرومانية. بقي لحوالي ٣٠٠ سنة يعمل كحاجز بين بريطانية الرومانية وقبائل كاليدونيا(Caledonia). بُدأ ببنائه في العام ١٢٢م شمالي بريطانية بأمر من الإمبراطور هادريان، واستمر العمل فيه حتّى العام ١٢٦م. انظر:
Bunson. M: op, cit, p592.

ديناريين[١]. كما عُثر على قدور كانت تُستخدم لإعداد حساء اللحم بالفلفل في الغال[٢]. وفي بومبي عُثر علماء الآثار على صندوق ضمّ أكثر من ١٠٠ قطعة من الأواني الفضّية من بينها كؤوس، و ملاعق، و وعائان للفلفل شُكّلا على هيئة قارورة العطر الصغيرة[٣].

وفي مدينة هيركولانيوم (Herculaneum)[٤] أيضاً عثر علماء الآثار على أجزاء من بذور الكمّون، وحبوب الفلفل التي شكّلت جزءاً من النظام الغذائيّ في البلدة[٥].

ويشهد مارتيال على شعبيّة الفلفل الأسود فيُورد:" غالباً ما يَستخدم الطاهي التوابل، لذلك فإنّ الشمندر وغذاء العمّال يُمكن أنْ يكتسب نكهات جيّدة"[٦].

وكلّف الباوند الواحد من الفلفل مبلغ ٤ دينار رومانيّ[٧]، وهو مبلغ ليس بالهيّن على المواطن الرومانيّ العادي، إذْ كان يساوي ما يتقاضاه عامل رومانيّ عاديّ مدّة أربعة أيّام[٨]. ولكن باستخدام كمّية صغيرة من الفلفل كان يُمكن تحسين مذاق العشرات من وجبات الطعام الرومانيّة[٩].

و تحوّل الفلفل، مع زيادة الرفاهيات في المجتمع الرومانيّ، إلى أحّد أهمّ المواد الغريبة التي تنافس الرومان على إضافتها لأطباقهم، لتحسين مذاقها، أو لجعلها مُستساغة لفترة أطول[١٠]. ويهجو بترونيوس أحّد موائد المُعتَق تريمالخيو التي تضّمنت " صلصات مغمورة بالتوابل الكثيرة كما يغمر الماء السمك في حالة المدّ"[١١].

ويُشير مارتيال إلى مواطن رومانيّ مشهور دُعي أبيكوس (Apicius)، الذي قيل أنّه صرف مبلغ يقارب من ٦٠ مليون سيستريس على ابتكار وتحضير وصفات جديدة من الطعام للمهرجانات

---

1 Bowman. A. K; The Vindolanda Writing Tablets, British Museum Press,London, 1994, p69.

2 Warmington. E. H; op, cit, pp 183, 184.

3 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p185.

٤ هيركولانيوم: واحدة من أشهر المواقع الأثريّة في العالم. تقع في كمبانيا(غربي إيطاليا) بين بومبي ونيوبوليس. غالباً ما يقترن اسمها مع مدينة بومبي على اعتبار أنّ المدينتين عانيتا من الكارثة الكبيرة التي خلّفها انفجار بركان فيزوف في العام ٧٩م. وبقيت هيركولانيوم، بعد هذا التاريخ، مدفونة حتّى تمّ كشفها في العام ١٧٢٠م. انظر:

Bunson. M: op, cit, pp255, 256.

5 Beard. M; Pompeii: Life of a Roman Town, Profile Books, 2008, p37.

6 Martial; Epigrams, XIII, 3.

7 Warmington. E. H; op, cit, p 183.

٨ يحفظ العهد الجديد إشارة إلى الأُجرة اليوميّة التي كان يتقاضاها العامل، في القرن الأوّل الميلاديّ، فجاء في إنجيل متّى: " فإنّ ملكوت السماء يُشبه رجلا ربّ بيت خرج من الصبح ليستأجر فَعَلَة لكرمه، فاتّفق مع الفعلة على دينار في اليوم وأرسلهم إلى كرمه". انظر: العهد الجديد: إنجيل متّى، الاصحاح ٢٠، الآية ١، ٢.

9 Pliny; N. H, XII, 14.

10 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p185.

11 Petronius; Satyricon, XXXVI.

والأعياد الفخمة[١]. ووصلت شهرة أبيكوس درجة أصبح فيها اسمه مُرادفاً للأطعمة الرومانيّة. ويُنسب إلى أبيكوس كتاباً سُمّي" فنّ الطبخ(De Re Coquinaria)"، ضمّ مجموعة من ٥٠٠ وصفة للطعام الرومانيّ[٢]. واللافت للانتباه هو أنّ أكثر من نصف تلك الوصفات احتوت على التوابل المُستوردة ولاسيّما الفلفل الأسود[٣].

وأُضيف الفلفل إلى المأكولات البحريّة الشعبيّة من ضمنها أسماك السردين، كما أُضيف إلى صلصات الخضار مع اللحم والسلطات[٤]. ويقترح أبيكوس أيضاً أنّ الحساء العاديّ مثل شوربة الشعير وأطباق اللحم يُمكن أنْ تُتبّل بالكامل بالفلفل الأسود. لابل احتوى كتاب أبيكوس على وصفة كاملة عن الفلفل عُرفت باسم" صلصة الفلفل" كان مقدار الفلفل هو الأساس فيها[٥]. ويُوصي أبيكوس، في وصفة أخرى أَطلق عليها اسم" الخمرة المُتبّلة بالعسل"، بإضافة ٤ أونصات من الفلفل(ما يُساوي ٨ ملاعق طعام) لكلّ ١٨ كأس من الخمرة[٦].

كما تمّ إضافة الفلفل الأسود إلى النبيذ بهدف المحافظة عليها وتحسين نكهتها، ويذكر أبيكوس أنّ نبيذ العسل الممزوج بالتوابل يُعطى إلى الناس خلال الرحلات لأنّه أقدر على مُقاومة الرحلة الطويلة[٧]. وبيعت التوابل، في العصر الأوغسطي، في الأكشاك في الشوارع الخلفيّة لروما بالقرب من أحواض السفن[٨]. وصوّر هوراس المنطقة المغطّاة بالأوراق الصغيرة الرخيصة التي كانت تُستخدم في لفّ كمّيات الفلفل، فتكلّم عن النزول إلى " الشوارع الخلفيّة حيث يبيعون التوابل، وكلّ مكان مُغطّى بالقطع الورقيّة"[٩]. و ستاتيوس أيضاً اشتكى أنّ صفحات، كتاب حصل عليه من صديقه جريبوس (Grypus)، كانت مُتفسّخة مثل" تلك الأوراق التي نُقعت في زيت الزيتون الليبي، أو تلك التي استُخدمت لتغليف الفلفل أو البخّور"[١٠].

و وصلت أهمّية الفلفل في المجتمع الرومانيّ إلى درجة أصبح مادّة يتهاداها الرومان فيما بينهم كالبخّور والمُرّ. فيُشير بيترونيوس إلى مُحامي يُدعى سابيلّوس (Sabellus) والذي حصل على

---

1 Martial; Epigrams, III, 22.

٢ كوفمان(كاثي. ك): الطبخ في الحضارات القديمة، ص٢٣٧.

٣ كزارا(فريد): التوابل- التاريخ الكونيّ ، ص٣٥.

4 Morris. L; op, cit, p166.

5 Apicius, On the Subject of Cooking, IV, 5, 2.

كذلك: كوفمان(كاثي. ك): الطبخ في الحضارات القديمة، ص٢٦٤.

6 Apicius, On the Subject of Cooking, I, 1, 1.

كذلك: كوفمان(كاثي. ك): الطبخ في الحضارات القديمة، ص٣٠٦، ٣٠٧.

7 Apicius, On the Subject of Cooking, I, 1, 2.

8 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p 143.

9 Horace; Epistles, II, 1, 270.

10 Statius; Silvae, IV, 9, 12.

مجموعة من الهدايا من زبائنه في مهرجان ساتورناليا(Saturnalia)[1]، ويصف بيرزيوس كيف ابتهج سابيلّوس لحصوله على ثلاثة باوندات من اللبان والفلفل[2].

ويشتكي مارتيال من صديق له أرسل إليه هديّة من الفلفل بدلاً من الفضّة، فيقول: "كنت عادةً تُرسل إليّ الفضّة، ولكن أنا الآن أحصل على نصف باوند من الفلفل"[3].

ولمْ يقتصر استخدام الفلفل على الأطعمة ووصفات الطبخ فقط، بل دخل أيضاً في الوصفات الطبّية، ومن ضمنها تلك الوصفات التي طلبها الرجال الرومان لمُعالجة الضعف الجنسيّ[4]. ويرى بعض الباحثين أنّ هذا الاستخدام في معالجة الضعف الجنسي هو السبب في إطلاق الهنود اسم" شغف أو عاطفة الرومان" على الفلفل الأسود[5]. كما ساعدت الوصفات الطبّية التي دخل الفلفل في تركيبها على مُعالجة بعض المشاكل الهضميّة[6].

٣- الزنجبيل:

من السلع التي أثارت اهتمام التاجر الرومانيّ، وكان يُزرع في جنوبي الجزيرة العربيّة، إلّا أنّ أجود أنواعه كانت في الهند وأفريقية الشرقيّة، التي صدّرت قسم كبير من منتوجاتها إلى موانئ اليمن ومنها إلى أسواق الإمبراطوريّة الرومانيّة[7].

والزنجبيل الذي استوردته الإمبراطوريّة الرومانيّة كان يصل إليها إمّا طازجاً وهو النوع اليمنيّ منه، أو مغليّاً ومُعباً في جرارٍ وهو النوع الأفريقيّ والهنديّ منه[8]. ودخل الزنجبيل في وصفات الطعام الرومانيّة وفي الطبّ، وتمّ إضافته أحياناً إلى المشروبات لمنحها نكهة ومذاقاً لذيذاً[9]. وبحسب بليني فإنّ سعر الباوند الواحد منه كان يصل إلى ٦ دنانير رومانيّة[10]. وهو السعر نفسه الذي سجّله بليني للبخّور ذي الدرجة الأولى.

---

[1] مهرجان ساتورناليا: من أهمّ المهرجانات في التقويم الرومانيّ. كان يُقام في ١٧ من كانون الأوّل كلّ عام تكريماً للإله ساتورنوس. كان من أكثر المهرجانات بهجةً فمُنح فيه جميع الناس، حتّى العبيد، إجازة عن العمل وجرت فيه أعمال القِمار وتبادل فيه الناس الهدايا. انظر: Bunson. M: op, cit, p 490.

[2] Persius; Satires, III, 75.

[3] Martial; Epigrams, X, 57.

[4] Galen; On Compounding, XIII, 153.

[5] De Romanis. F; Rome and the notia of India: relations between Rome and southern India from 30 BC to the Flavian period, op, cit, p100. ; Gupta. P. L; Coins in Rome's Eastern Indian trade, in Jha. A. K; ed: Coinage, Trade and Economy. Bombay: Indian Institute of Research in Numismatic Studies, 1991, pp122- 137, p128.

[6] Celsus; On Medicines, IV, 22.

[7] النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٥٥،٢٦٦.

[8] Charlesworth, M. P; op, cit, pp 66, 67.

[9] كزارا(فريد): التوابل- التاريخ الكونيّ، ص٣٥. كذلك: الموسوعة العربيّة المُيسّرة، مج٤، ص١٧٤٥.

[10] P. M. E; XXVIII.

٤- الألوة أو الصبر:

من السلع النباتيّة الأخرى التي استوردها التجّار الرومان كان الألوة أو الصبر. وذكر دليل البحر الإريثيري أنّهم كانوا يحصلون على الألوة من ميناء قنا اليمنيّ[١]. والصبر نبات من فصيلة الزنبقيّات يُشبه السوسن، إلّا أنّ ورقه عريض، وأطول وأثخن. يُستخرج من أوراقه سائل صمغيّ مُرّ المذاق، يتراوح طول ساق نبات الصبر من ٦ إلى ٨ بوصات. والورق قابع في خصلة كالوردة عند نهاية الساق القصير، وهو سميك ذو بشرة غالباً ما تكون شمعية، والحافة الورقية مكسوة بأشواك. وتوجد مادة الصّبر كسائل أصفر اللون يملأ بعض خلايا الأوراق دون غيرها[٢]. أجود أنواع الصبر كان الصبر السقطري الذي كان ينمو في جزيرة سقطرى ويُسمّى باللهجة السُقطريّة" طيف"[٣].

وكان للصبار قيمة كبيرة بالنسبة للتاجر الرومانيّ إذْ كان مطلوباً في المُجتمع الرومانيّ على اعتبار أنّه يُنتج سائل بارد كان فعّالاً في مُعالجة التحسّسات الجلديّة والجروح العميقة التي قد تُصيب الجنود الرومان في المعارك، فضلاً عن أهمّيته في مُعالجة التحسّسات الجلديّة والحروق والجروح العميقة[٤]، كما استخدم كمُسهّل فعّال يُعطى إلى الناس والماشية التي كانت تُعاني من انسدادات معويّة[٥]. و ما يزال الصبر يدخل في تركيب الأدوية حتّى يومنا هذا[٦].

٥- دمّ الأخوين:

من ضمن السلع التي أثارت اهتمام التاجر الرومانيّ في ميناء مُخا اليمنيّ كانت سلعة أطلق عليها دليل البحر الإريثيري اسم دمّ الأخوين(Cinnabar) [٧]. وهي مادّة حمراء اللون تُستخرج من نوع من الأشجار الطويلة التي يصل طولها إلى عشرة أمتار. اسمها العلميّ (Dracaena Cinnabari) أيّ شجرة التنين الأحمر، في حين أنّ السكان المحلّيين لسقطرى يُطلقون عليها اسما "عريوب". واسم دمّ الأخوين جاءت من أسطورة قديمة تقول أنّ هابيل وقابيل ولَديّ النبيّ نوح عاشا على هذه الجزيرة، وعليها قتل قابيل أخاه هابيل[٨].

وجاء بليني ببعض المعلومات عن سبب تسمية هذه الشجرة بدمّ التنين، فأورد أسطورة تقول أنّ التنين ناصب الفيلة العداء في غابر الزمان ، وشعر بشغف لدمهم، فسعى للوصول إلى المكان المنشود وراء أحّد الفيلة كي يعضه ويمتص دمه دفعة واحدة، غير أنه في ذات يوم، وبينما كان

---

1 Pliny; N. H, XII, 28. XII, 32.

٢ لقمان(حمزة علي): تاريخ الجزر اليمنية، ص٦٢.

٣ ناومكين(فيتالي): سقطرى جزيرة الأساطير، ص١٣.

4 Casson, L; op, cit, pp164, 165.

5 Dioscurides; De Materia Medica, III, 22- 1- 5. ; Pliny; N. H, XXVII, 14- 22.

6 Crone, P; op, cit, p59.

7 P. M. E; XXX.

٨ ناومكين(فيتالي): سقطرى جزيرة الأساطير، ص٢٧.

الفيل يخر صريعاً دهس بجسمه الثقيل التنين ، فامتزج دم التنين بدم الفيل، وسقت دمائهما الأرض، وأصبح يُعرف فيما بعد بقطران " شجرة التنّين"[١]. وهذه الأسطورة كانت أساساً للتسمية الإنجليزية للشجرة (Dragon’s Blood) وتعني حرفياً (دم التنين)[٢]. وهي لا تنمو إلّا في جزيرة سُقطرى، في الأرض الجبليّة على ارتفاع يتراوح بين ألفين وخمسمئة قدم و ثلاثة ألف قدم، وتبدو للناظر لها من بعيد كأنّها نوع من الفطر أو الكمأة الأحمر بمظلّة خضراء[٣]. ويحصل عليها الأهالي بعمل شقوق في جذع الشجرة بالسكّين، فينصبّ من الشقوق صمغ مائل إلى البياض سريع التحجّر، وما أن يتصلب حتى يصبح لونه قرمزيّ أرجوانيّ أسمر داكن[٤]، ثم تؤخذ القطع المتجلطة فيتم سحقها واستخدامها لعلاج أمراض العيون والأمراض الجلدية، وكأصباغ للزينة[٥].

٦- الأخشاب:

استوردت الإمبراطوريّة الرومانيّة أنواعاً من الأخشاب الهنديّة مثل الساج والأبّنوس، و استُخدمت تلك الأخشاب لأغراض مُتعدّدة كأعمال البناء أو تأثيث المنازل، كما استُخدمت في صنع صواري السفن[٦]، وحتّى في وصفات المُستحضرات الطبّية[٧].

ولاقت هذه الأخشاب الغالية رواجاً في المجتمع الرومانيّ الثريّ الذي تلذّذ في اقتناء الأرائك والأسّرة و الأبواب المصنوعة من الأخشاب الهنديّة المُستوردة[٨].

و كان النُسغ المُعطّر لهذه الأخشاب مصدر جاذبيّة وقبول للرومان الذين استخدامها كمواد عطريّة، فأشار بليني إلى أنّ خشب الأبّنوس كان يُولّد رائحة جميلة عندما يتمّ حرقه، وأنّ الرومان في أيّامه كانوا يستوردون قطعاً من الأخشاب الأبّنوسيّة ليتمّ حرقها على شكل بخّور[٩].

و انتقد بترونيوس في هجوه المشهور لتريمالخيو اقتناء سلع الرفاهيّة الشرقيّة والتي كان من ضمنها اقتناء الأثاث المصنوع من الأخشاب الهنديّة المُستوردة فقال: " تتخلّى الهند عن لآلئها، وماذا يعني لك ذلك؟. زوجتك، وهي بغنائم البحر التي تُزيّن رأسها وصدرها، تستطيع الآن أنْ

---

1 Pliny; N. H,VIII, 12. XXXIII, 38

2 Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p137.

٣ ناومكين(فيتالي): سقطرى جزيرة الأساطير، ص٢٧.
و للوقوف على شكل هذه الشجرة، انظر الملاحق في نهاية هذه الأطروحة، ص ٥٤٤.

٤ أحمد ملاعبة(نهاية عبد الرحمن): دور ممالك الجزيرة العربيّة في التجارة الدوليّة، ص١٥١.

5 Crone, P; op, cit, p60.

6 Sidebotham, S. E; The Red Land: The illustrated Archaeology of Egypt’s Eastern Desert, op, cit, pp181, 182.

٧ قنواتي(شحاتة): تاريخ الصيدلة والعقاقير في العهد القديم والوسيط، أوراق شرقيّة للطباعة، بيروت، ١٩٩٦، ص٤٠.

8 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p 153.

9 Pliny; N. H, XII, 9.

تستند على أريكة من خشب الهند وترفع سيقانها الزانية؟"[١]. إلّا أنّ استخدام الخشب الهنديّ المُستورد لمْ يقتصر على أمور الرفاهيّة بلْ دخلت نِشارة خشب الأبَنوس في تركيب بعض المُستحضرات الطبّية التي حضّرها الأطبّاء اليونان والرومان[٢].

٧- النبيذ العربيّ:

بالرغم من شُهرة الإمبراطورية الرومانيّة بإنتاج النبيذ ولاسيّما النوع المُتوسّطيّ، فإنّ التاجر الرومانيّ قام بشراء هذه السلعة من موانئ اليمن. فجلب قسماً منها إلى أسواق الإمبراطوريّة الرومانيّة، وحمل قسماً آخر منها نحو الهند التي كانت سوق مُهمّة لهذه السلعة[٣]. ولمْ يكن النبيذ العربيّ يُستخرج من العنب، كما هو الحال بالنسبة للنبيذ المُتوسّطي، بل كان يُستخرج من النخيل. ويبدو أنّ الجرار العربيّة لم تكن قادرة على حمل النبيذ لمسافات طويلة على اعتبارها أوعية وجرار صغيرة يدويّة الصنع[٤]، لذلك لجأ التاجر الرومانيّ إلى إعادة تعبئة هذا النبيذ بأوعية أقوى جلبوها معهم من الإمبراطوريّة الرومانيّة، فوفّروا لأنفسهم بذلك سلعة إضافيّة حملوها معهم من موانئ موزا وقنا نحو الإسكندريّة والهند[٥].

ثانياً: الواردات من المُنتجات الحيوانيّة:

تعدّدت السلع ذات المنشأ الحيوانيّ التي استوردها التجّار الرومان من اليمن والشرق، تماماً كما كان الحال مع السلع ذات المنشأ النباتيّ. إذْ تراوحت، ما بين الحرير الصيني والعاج الهنديّ وأغطية السلاحف السقطريّة. وسجّلت هذه السلع حضورها في المصادر الرومانيّة، كما سجلّت السلع العطرية والتوابل حضورها في تلك المصادر.

وتُورد تعرفة الإسكندريّة مجموعة من السلع ذات المنشأ الحيوانيّ التي وردت إلى الإمبراطوريّة، والتي خضعت ،هي الأخرى، لتعرفة قبل خروجها من ميناء الإسكندريّة. من تلك السلع كان الحرير، العاج، صُدف(أغطية) السلاحف، الحيوانات الهنديّة البرّية كالنمور والأسود والطيور الغريبة[٦]. وفيما يلي سيتمّ عرض أهمّ السلع، ذات المنشأ الحيوانيّ، التي جلبها التاجر الرومانيّ من اليمن والشرق و استخداماتها في المجتمع الرومانيّ.

١- الحرير:

كان الحرير الصينيّ أحّد أهمّ سلع الرفاهيّة التي وجدت طريقها، إلى روما، عبر طريق المُحيط الهنديّ البحريّ، وطريق الحرير البرّي. ولاقت سلعة الحرير طلباً كبيراً من التجّار الرومان الذين

---

1 Petronius; Satyricon, LV.

٢ قنواتي(شحاتة): تاريخ الصيدلة والعقاقير في العهد القديم والوسيط، ص٤٠.

3 McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p 75.

4 Sedov. A. V; The Port of Qana and the Incense Trade, op, cit,pp 25, 76,102.

5 Peacock. D. and Williams. D; Food for the Gods: New Light on the Ancient Incense Trade, op, cit, pp28, 62.

6 Justinian Digest; XXXIX, 4, 16, 7. ; Young. G. K; op, cit, p189.

حصلوا عليها من موانئ شمال غربيّ الهند(السكيثيّة)، أو من بعض موانئ إمبراطوريّة الهان جنوبيّ شرقيّ أسية[١]. كما حصل عليه التجّار التدمريّون بوساطة تجّار مملكة ميسان على الخليج العربيّ، أو حصلوا عليه بأنفسهم عبر رحلاتهم التجاريّة إلى شمال غربيّ الهند[٢].

وأدّت شهرة الحرير، والطلب الكبير عليه في العالم القديم إلى إطلاق الباحثين اسم "طريق الحرير" على الطريق التجاريّة البرّية المُمتدّة من شرقيّ إمبراطوريّة الهان حتّى بلاد ما بين النهرين، ومنها إلى المُتوسّط[٣].

أ– منشأ وقوام الحرير:

ما أنْ يُلفظ اسم الحرير حتّى يستحضر الذهن البشريّ أرض الصين. ففي الصين نشأت صناعة الحرير منذ حوالي العام ٢٦٤٠ ق.م، ومنها انتشرت إلى باقي أنحاء العالم المأهول. ومن الحرير اشتقّ الكتّاب الكلاسيكيّون اسم شعب الصين، فأطلقوا على الصينيين اسم شعب الحرير أو السيريس(Seres)[٤].

والحرير عبارة عن خيط يميل لونه إلى الصُفرة، ناعم متين، نصف شفّاف، تُفرزه دودة القزّ لتحتمي به في طور الشرنقة. ودودة الحرير هي يَرَقة من الجنس الذي يُسمّى علميّاً باسم" بومبكس موري (Bombyx Mori)، تتغذّى على ورق التوت وتُنتج الحرير الخام. وفي أثناء صناعة الحرير تُعرّض الشرنقة للبخار أو تُبلّل بالماء الساخن لإزالة الصمغ أو السيريسين (Seresen) الذي يُغطيّ خيوط الحرير لتفكيك طيّاته، ثمّ تُجمع كُلّ بضع طيّات وتُلفّ حتّى تصير خيطاً واحداً. وتُنتج الشرنقة الواحدة من ٦١٠ إلى ٧٥٠ متراً من الخيط الخام. وفي المرحلة التالية يُزاوج الخيط ويُطوى حتّى يتّم غزله مع إزالة الصمغ المُتبقّي عليه، ويتمّ غسله عند الحاجة، ويُصبغ في صورة خيوط أو قماش[٥].

ب– مُعالجة الحرير في الإمبراطوريّة الرومانيّة ومُضاعفة سعره:

كانت الحرائر الصينيّة مواد كثيفة نسبيّاً، لذلك ما أنْ وصلت مادّة الحرير إلى أراضي الإمبراطورية الرومانيّة، حتّى بدأ الصانع الرومانيّ بإعادة حياكتها، ونسجها مرّة ثانية لتشكيلها في أنسجة رومانيّة من الوزن الخفيف مُشابهة للحرير المعروف في أيّامنا هذه. وأخذ عمّال النسيج الرومان هذه العملية إلى مرحلة أبعد، فأعادوا نسج الحرير في مادّة شبه شفّافة لإظهار

---

1 Warmington. E. H; op, cit, p9.

٢ شيفمان: المجتمع السوري القديم، ص٩٥.

3 Christian. D; op, cit, p2. ; McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p 83.

4 Pliny; N. H, VI, 20. ; Lucan; Pharsalia, X, 169- 171. ; Ammianus; Marcilinius, XIV, 3, 3.

5 Higham, C. F; op, cit, p323.

كذلك: الموسوعة العربيّة المُيسّرة، مج٣، ص١٣٥٥.

المفاتن الأنثويّة للمرأة الرومانيّة الساعية للحصول على هذا النوع من النسيج[1]. و يتخيّل لوكيان كيف سيبدو النسيج الحريريّ على جسد المرأة، فيقول: " ثدييها الناصعي البياض مرئيّان بشكلٍ واضح عبر نسيج صيدا التي تُنتج نسيجاً ذو بنية مميّزة، وبمهارة توازي مهارة السيريس(الصينيين). لكنّ إبرة عامل النيل باعدت وفكّت الاعوجاج بشدّ ومدّ النسيج"[2]. و يُشير لوكيان، بصورة واضحة، في هذا الاقتباس، إلى عملية التصنيع في مدينة صيدا السوريّة ذات الشهرة العالميّة بصناعة وصباغة الأقمشة. كما يُشير إلى عمليّة تصنيع أخرى تتمّ، على الأغلب، في مدينة الإسكندريّة، التي اكتسبت هي الأخرى شُهرة كبيرة في إعادة تصنيع السلع اليمنيّة والشرقيّة كالبخّور والحرير[3].

وشُهرة مدن الساحل السوريّ بصناعة الأقمشة المصبوغة، من ضمنها، الحريريّة موصوفة على مرّ العصور، و استمرت حتّى إلى الفترة البيزنطيّة التي أشار مُؤرّخها بروكوبيوس إلى أنّ صور وبيروت كانتا، ولأجيال مُتعاقبة، تتخذّان من إنتاج الملابس الحريريّة حرفة رئيسيّة لهما[4]. ويصف بليني عمليّة إعادة التصنيع الحريريّة هذه، والجهد الذي يُصرف على إنتاج الحرير المُصنّع، فيُورد:" إلى إناث عالمنا هذا يُقدّم السيريس(الصينيّون) عملاً مُضاعفاً من حلّ أنسجتهم، ونسج الخيوط ثانيةً. كم عظيمٌ هو العمل، وكم بعيدةٌ هي المناطق التي تُستغلّ لتأمين اللباس الذي يُمكّن سيداتنا من أنْ يعرضوا بواسطته أجسادهنّ إلى جميع الناس"[5].

وكان الصينيّون، من جهتهم مُدركين، أنّ سلعهم كانت تخضع لإعادة تصنيع في الورشات الرومانيّة لكي تُناسب أذواق البحر المُتوسّط والمُوضة السائدة في هذه المناطق. فيُورد أحّد التقارير الصينيّة: " إنّ ألوان الأنسجة الرومانيّة أكثر روعةً وتألّقاً من أيّ نسيج صُنع في بلدان المُحيط الهنديّ. هم دائماً ما يُحقّقون ربحاً بالحصول على المواد الحريريّة السميكة من الصين وشقّها لصُنع أقمشة حريريّة مُزخرفة"[6].

ومنحت إعادة التصنيع هذه السلع الحريريّة، المطروحة في الأسواق الرومانيّة، أسعاراً مُضاعفة عن السعر الذي طُرحت فيه في الإسكندريّة، أو غيرها من مناطق التصنيع. وعندما ادعى بليني أنّ بعض السلع التي جرى استيرادها من الشرق قد جرى بيعها بين الرومان بـ " أكثر من مائة ضعف عن ثمنها الأصليّ"[7]، فإنّه كان يُشير، على الأرجح، إلى الأنسجة الحريريّة الغالية المُعاد تصنيعها. وبالفعل فإنّ مرسوم الإمبراطور ديوكليتيان يُسجّل أنّ الباوند الواحد من الحرير

[1] McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p 148.
[2] Lucan; Pharsalia, X, 169- 171.
[3] Pliny; N. H, XII, 32.
[4] Procopius; Secret History, XXV, 14- 15.
[5] Pliny; N. H, VI, 20.
[6] Leslie. D. and Gardiner. K; op, cit, p72.
[7] Pliny; N. H, VI, 26. 101- 102.

الرفيع المصبوغ بالصباغ الأرجواني كان يُساوي قيمة تفوق بـ ١٢ مرّة قيمة الحرير الأبيض غير المصبوغ[1]. وبالمُحصّلة فإنّ زيادة السعر هذه كانت تنعكس بالطبع على الطبقة الرومانيّة الثريّة التي طلبت هذا الحرير وجعلته عُنصراً أساسيّاً في لباسها.

جـ- استخدامات الحرير في المجتمع الرومانيّ:

لاقى اللباس الحريريّ رواجاً كبيراً بين الطبقة الرومانيّة الراقية كمظهر من مظاهر الترف، التي سادت في العصر الإمبراطوريّ. وكان اللباس الحريريّ، في بداية العصر الإمبراطوريّ قاصراً على النساء المُومسات اللواتي لبسن هذا اللباس كجزء من عملهنّ الاستعراضي، أمّا النساء ذوات المقام الرفيع فكان يتوجّب عليهنّ إخفاء مفاتن أجسادهنّ باللباس القطنيّ أو الكتّاني[2]. ويحفظ الأدب الرومانيّ كتابة من العصر الأوغسطيّ يُقارن فيها الشاعر هوراس بين المرأة الرومانيّة ذات المقام الرفيع والمرأة المُومس. فيصف هوراس وِقْفة المرأة المومس قائلاً: " أنت يُمكن لك أنْ تراها في اللباس الحريريّ كما لو أنّها عارية، فتستطيع أنْ تتفحّصها لتعرف فيما إذا كانت تمتلك ساقاً هزيلاً أو قدم بشعة. أنت تستطيع بالفعل أنْ تُدرك شكلها الكامل بعينك"[3]. إلّا أنّ هذه الحال، من اقتصار اللباس الحريريّ على النساء المُومسات، ما لبث أنْ تبدّل بفعل تغيّر أذواق اللباس في البحر المتوسّط، فامتدت موضة اللباس الحريريّ إلى الطبقات الأكثر رقيّاً، لابلْ لبسه الأباطرة أنفسهم[4].

وأخذ المواطنون الرومان يلبسون أنسجة حريريّة من الوزن الخفيف، والتي كانت تُوفّر لهم أناقة في المظهر وراحة في الجلوس أو المشي[5]. ولمْ يقف استخدام الحرير عند اللباس، بلْ امتد ليشمل المظلّات التي بدأ الصانع الرومانيّ يُشكّلها من الأنسجة الحريريّة المُلوّنة شبه الشفافة بهدف إرضاء أذواق النساء الرومانيّات[6].

هذا الانتشار للباس الحريريّ في المجتمع الرومانيّ قابله ردّ فعل عنيف من الطبقة الرومانيّة المُحافِظة أو التقليديّة، التي أطلق كُتّابها العنان لأقلامهم في وصف، ونقد هذا اللباس الحريريّ الفاحش، والذي انتشر بين الطبقة الرومانيّة الثريّة كانتشار النار في الهشيم. فتكلّم بليني عن اللباس الحريريّ الذي أتاح للمرأة الرومانيّة عرض جسدها لجميع الناس[7]. و اقترح بيترونيوس على العروس الرومانيّة أنْ تتعرّى لأنّ " لباسها كان في الأصل نسيجاً رقيقاً وشفّافاً كالهواء،

---

1 Diocletian; Price Edict, XXIII, 1,1 . XXIV, 1, 1. ; Harl. K; op, cit, pp121- 129.
2 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p 148.
3 Horace; Satires, I , 2, 101- 103. ; Raschke. M.G; op, cit, pp623- 625.
4 Suetonius; Caligula, LII.
5 Croom. A. T; Roman Clothing and Fashion, Stroud: Tempus, 2000, pp123, 124.
6 Martial; Epigrams, XIV, 28. ; Ovid; Fasti, II, 209. ; Croom. A. T; op, cit, pp107, 108.
7 Pliny; N. H, VI, 20.

لذلك لا داعي لأنْ تُكلّف نفسها وتلبسه"[١]. أمّا سينيكا فوجّه النقد الأشد للباس الحريريّ الشفاف الذي لا يكاد يُغطّي شيئاً من جسد المرأة الرومانيّة فيقول: " أنا أرى لباساً حريريّاً، ولكن كيف لي أنْ أسمّي هذا لباساً؟. فهو لا يُقدّم أيّة كُسوة للجسم أو أيّ احتشام. عندما تلبس المرأة هذه الحرائر، فإنّها تستطيع أنْ تقول بضمير راضية أنّها ليست عارية. هذه الحرائر تأتينا، عبر التجارة، من الأمم المجهولة و بأسعارٍ غاليةٍ. الحرير مُستورد. لذلك فإنّ نسائنا المُتزوّجات يُمكن لهنّ أنْ يُظهرن أكبر قدر من أجسادهنّ في الشوارع تماماً كما يعرضون إلى أحبّائهم في غرفة النوم"[٢]. وبالرغم من هذا النقد اللاذع الذي وجّهه الكُتّاب الرومان إلى اللباس الحريريّ، إلّا أنّ الموضة الحريريّة ازدادت انتشاراً. فازداد الطلب على الحرير الصينيّ، و ازداد معه تدفّق مبالغ كبيرة من المال الرومانيّ إلى أوصال التجارة مع الهند والصين.

وبمرور الوقت توسّعت موضة اللباس الحريريّ فشملت الرجال والنساء[٣]، إلّا أنّ الصانع الرومانيّ لجأ إلى تطوير ألبسة حريريّة خاصّة بالرجال تختلف عن تلك التي ارتدتها النساء. إذْ كان الحرير في ألبسة الذكور رفيعاً وغير شفاف على عكس حرير النساء الشفاف. ودخل الحرير كذلك إلى الأردية الرسميّة الفضفاضة والستر الكتّانية البيضاء التي غدت تحمل أشرطة ونهايات حريريّة مُلوّنة[٤].

وقابل الرومان المُحافظون هذه المُوضة بالريبة والشكّ مما دفع مجلس الشيوخ إلى إصدار قانون، في العام ١٦م، يُقيّد بموجبه ارتداء الحرير بين طبقة النبلاء الذكور. ولقِيَ هذا القانون ترحيباً من أولئك الذين انتقدوا تأنيث الألبسة الجديدة وجعل لباس الذكور مُشابه للباس النساء. ويُورد تاكيتوس في هذا المجال: " القنصل السابق والبرايتور شجبا التبذير الشائع في أيّامنا. فمُنع استخدام الأطباق والأواني الذهبيّة في المآدب الخاصّة، كما مُنع اللباس الحريريّ المُنحطّ الذي غدا مُنتشراً في اللباس الذكوري"[٥]. والإمبراطور تيبيريوس نفسه اشتكى من انتشار اللباس الحريريّ بين الرجال الرومان، فوجّه نقداً لاذعاً لهذه الظاهرة. هذا النقد، الذي نقله المُؤرّخ تاكيتوس، كان جُزءاً من خطاب وجّهه الإمبراطور تيبيريوس لمجلس الشيوخ يقول فيه:" من أين يجب أنْ أبدأ منعي، وأحاول الرجوع إلى المعايير القديمة؟!. هل أبدأ بالقصور الواسعة، أم الحشود العالمية للعبيد، أم اللباس الحريريّ للرجال الذي يتعذّر تمييزه عن لباس النساء؟"[٦]. ونقل ديو كاسيوس أيضاً أنّ الإمبراطور تيبيريوس قام بمنع اللباس الحريريّ، و استخدام الأواني

---

[1] Petronius; Satyricon, LV.
[2] Seneca; On benefits, VII, 9.
[3] Pliny; N. H, XI, 27.
[4] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p 149.
[5] Tacitus; Annals, II, 33.
[6] Ibid, III, 53.

الذهبيّة باستثناء المراسم الدينيّة[١]. إلّا أنّ هذا النقد وتلك الإجراءات لتقييد النزوع الرومانيّ نحو موضة اللباس الحريريّ لمْ تكن نافعة خاصّة عندما أهمل الإمبراطور كاليغولا ذلك القانون، وظهر هو شخصيّاً في ملابس حريريّة مُتقنة الصنع. ويصف سويتونيوس ظهور كاليغولا باللباس الحريريّ فيقول: "كاليغولا غالباً ما ظهر للعموم في اللباس الحريريّ الذي حظَرَ القانون على الرجال ارتدائه "[٢]. وعندما كتب بليني عن المجتمع الرومانيّ، أيّ في القرن الأول الميلادي، كان الحرير واسع الانتشار، الأمر الذي دفع بليني إلى رثاء حقيقة أنّ الأجيال السابقة من الرومان كانت قانعة بلبس العباءات الفضفاضة، وكانت تتحمّل وزن دروع الصدر الجلديّة في شهور الصيف الحارّة. فيقول: " الآن، ومن دون خجل، حتّى الرجال يلبسون اللباس الحريريّ بسبب خفّته. سابقاً، كُنّا نلبس الدروع الجلديّة. إلّا أنّ أزيائنا قد أصبحت شاذّة إلى درجة غدت معها حتّى العباءة الفضفاضة ثقيلة وغير ضروريّة"[٣].

كما دخل الحرير في صنع الرايات العسكريّة بسبب نوعيّاتها الخفيفة الوزن النصف شفّافة، وألوانها الواضحة اللامعة[٤]. وعُثر بالقرب من حائط هادريان في بريطانية على نقش باللغتين اللاتينية والتدمريّة أقامه تاجر تدمريّ على شاهدة قبر زوجته التي ماتت في ريعان شبابها فدفنها في تلك المنطقة. وكان ذلك التاجر التدمريّ الذي حمل اسم باراتيس(Barates) يعمل في تزويد الحاميات الرومانية في بريطانية بتلك الرايات الحريريّة. يقول النقش:" إلى روح ريجينا(Regina) الراحلة. امرأة حرّة وزوجة باراتيس التدمريّ. ماتت بعُمْرِ ثلاثين عاماً"[٥].

وشاهدة قبر باراتيس نفسه عثر عليها أيضاً بالقرب من مدينة كامبريدج البريطانية[٦]. وبلغ الطلب على مادّة الحرير إلى درجة أقيم معها سوق للأقمشة الحريريّة في شارع توسكوس(Vicus Tuscus) بالقرب من وسط روما[٧]. ويُشير مارتيال إلى أنّ الأنسجة الحريريّة الأجود كانت مُتوفّرة في هذه المنطقة. فيقول: " دَعْ محبوبتي تطلب عطر الفولياتوم(Foliatum)[٨] أو المجوهرات الخضراء، حتّى أنّها قد تطلب ذلك الحرير الأكثر جودةً من شارع توسكوس"[٩].

---

1 Dio Cassius; Roman History, LII, 15, 1.

2 Suetonius; Caligula, LII.

3 Pliny; N. H, XI, 27.

4 McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p 150.

5 Elton. H; op, cit, p94.

6 Salway. P; The Frontier People of Roman Britain, Cambridge University Press, Cambridge, 1965, pp 25, 60- 62, 228.

7 Warmington. E. H; op, cit, p305.

٨ عطر الفولياتوم: نوع من العطور الشعبيّة التي انتشرت بين الرومان. ذكره بليني وأورد أنّه يُصنع من مزج المُرّ مع النارد. انظر:

Pliny; N. H, XIII, 2, 15.

9 Martial; Epigrams, XI, 27.

وهذا الانتشار الحريريّ في المُجتمع الرومانيّ تُؤكّده التنقيبات الآثريّة التي جَرَت في مُختلف المناطق التي خضعت للسلطة الإمبراطوريّة الرومانيّة. ففي تدمر، التي عملت هي نفسها في تجارة الحرير، عثر علماء الأثار على قطع من الحرير في المدافن البُرجيّة[١]. كما تُصوّر الرسوم المنحوتة في تدمر النساء التدمريّات وهنّ يرتدين الألبسة الحريريّة المتقنة الصنع[٢]. وعُثر على قطع حريريّة في قبر قديم في موقع مدينة كامولودونوم (Camulodunum)[٣] في بريطانية الرومانيّة[٤]. بالإضافة إلى النقش الذي يعود إلى زوجة التاجر التدمريّ باراتيس[٥]. كما صَوّرت رسوم جدارية مُلوّنة، وُجدت على جدران بعض المنازل في المدينتين الإيطاليّتين بومبي وهركالانيوم، نسوة رومانيات وهُنّ يرتدين ألبسة حريريّة شبه شفّافة[٦].

٢– العاج:

إحدى أهمّ السلع التي استوردها التجّار الرومان من اليمن والهند على حدّ سواء. وبالرغم من أنّ الكمّية الأكبر من العاج الذي استخدمه الرومان كان مصدره موانئ شرقيّ أفريقية[٧]، إلّا أنّ التاجر الرومانيّ نال مُبتغاه من هذه السلعة من موانئ اليمن كمخا وقنا، كما تمّ استيراد كمّيات كبيرة من العاج الهنديّ[٨]. والعاج هو المادة التي تتكوّن منها أنياب الفيلة، لذلك أينما وجدت الفِيَلة وجد معها العاج. وتشهد ورقة بردي موزوريس، التي وثّقت حمولة سفينة هيرمابولون العائدة من الهند، على كمّية العاج الكبيرة التي إستوردتها الإمبراطوريّة الرومانية من الهند[٩].

إذْ أنّ شُحنة واحدة من العاج القادم من الهند على متن "سفينة هيرمابولون" قُدّرت بـ ٥ طن من العاج، بلغت قيمتها حوالي ٥ مليون سيستريس، وبلغ حجم الضريبة التي فُرضت عليها حوالي نصف مليون سيستريس[١٠].

أ– استخدامات العاج في المُجتمع الرومانيّ:

كان العاج سلعة شعبيّة في المُجتمع الرومانيّ، إذْ استخدمه الحرفيّون، على نطاق واسع، في مجال الزينة[١١]. والرومان أنفسهم كان لديهم شغف كبير بالمواد الحرفيّة التي تمّ صُنعها من

---

[1] Colledge. M. A. R; op, cit, pp76, 103.

[2] Warmington. E. H; op, cit, p40.

[٣] مدينة كامولودونوم: إحدى المدن الرئيسيّة في ولاية بريطانية الرومانيّة. كانت في الموقع الذي تحتّله اليوم مدينة كولشيستر (Colchester). انظر: Bunson. M: op, cit, p 92.

[4] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p149.

[5] Elton. H; op, cit, p94.

[6] Wilkinson. P; Pompeii: the Last Day, BBC Books, London, 2003, p28.

[7] P. M. E; VI.

[8] Ovid; Cosmetics for Women, I, 20. ; Martial; Epigrams, XIV, 3.

[9] Young. G. K; op, cit, p59.

[10] Rathbone. D; op, cit, pp43, 46.

[11] Dalby. A; op, cit, p194.

المواد الشرقيّة الغالية. هذا الشغف الرومانيّ يبدو واضحاً في قول أوفيد:" قطّعت الهند العاج لنفتَتِن به"(١).

والطلب الرومانيّ على مادّة العاج لمْ يكن وليد العصر الإمبراطوريّ، بلْ طلبته السلطات الرومانيّة منذ العصر الجمهوريّ، فجلس القضاة الرومان الكبار، في العصر الجمهوريّ، على كراسي مصنوعة من العاج المُزخرف(٢). ولكن بحلول العصر الإمبراطوريّ سرى بين الطبقة الرومانيّة الراقية هوس بالحلي المُسرفة فزيّنوا فيلّاتهم وقصورهم بالعاج الغالي الثمن، وأثّثوها بأفخم المفروشات المُزيّنة بأصداف السلحفاة(٣). و اقترن التطعيم بالعاج مع المركز المرموق للشخص الرومانيّ، إلى درجة أنّ رجل الأعمال أو السياسيّ الرومانيّ كان يعلم يقيناً أنّ صاحب المنزل ثريّاً بمُجرّد أنْ يرى أنّه أدخل العاج في تأثيثه(٤).

وللعاج و استخداماته في تطعيم الأثاث حضور قويّ في المصادر الأدبيّة والأثرية، فيُشير سويتونيوس إلى أنّ أَسقف غرف الطعام في فيلا نيرون الذهبيّة كانت مُزيّنة بألواح عاجيّة(٥). وعندما وصف شاعر البلاط الإمبراطوريّ، ستاتيوس، القصر الإمبراطوريّ، فإنّه صوّر صفوف المناضد الغالية الُمزوّدة بقوائم عاجيّة"(٦). ويتخيّل أوفيد قصراً دُنيوياً زارته الآلهة، فيُصوّر غُرف ذلك القصر وهي مُزيّنة بكمّ كبير من ألواح العاج وصُدف السلحفاة(٧).

وسجّل العاج، كغيره من السلع المُستوردة، أسعاراً عالية في السوق الرومانيّة، فوصل سعر الباوند الواحد منه إلى سعر ٩ دنانير رومانيّة(٨). فيتحدّث مارتيال عن أحّد الرومان الأغنياء الذي كان على معرفة به، هذا الرومانيّ الذي كان يُدعى أموينوس(Amoenus) اشترى بيت كبير بـ ١٠٠ ألف سيسترِيس، فزوّد ذلك المنزل بالأثاث الغالي والمفروشات المُزيّنة. لذلك عندما طرح منزله للبيع فإنّه طلب فيه سعراً مُضاعفاً أيّ ٢٠٠ ألف سيسترِيس(٩).

سينيكا أيضاً يُقيّم هذه الاستيرادات الغالية، فيكتب:" أرى الطاولات وقطع الخشب قدْ قُيّمت في سعر عقار عضو في مجلس الشيوخ"(١٠). وقيمة عقار أو أملاك عضو في مجلس الشيوخ كانت تبلغ حوالي مليون سيسترِيس(١١).

---

[1] Ovid; Cosmetics for Women, I, 20.
[2] Livius; The History of Rome, XLI, 20, 1.
[3] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p154.
[4] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p117.
[5] Suetonius; Nero, XXXI .
[6] Statius; Silvae, IV , 2, 38- 40.
[7] Ovid; Metamorphosis, II, 737.
[8] Diocletian; Price Edict, XVI, 10.
[9] Martial; Epigrams, XII, 66.
[10] Seneca; On Benefits, VII, 9.
[11] Pliny the Younger; Letters, III, 19, 7.

ويُوضّح مارتيال نفقة هذه الأثاث الغالي عندما يدخل في نقاش مع رجل رومانيّ غنيّ يُدعى كوينتوس(Quintus)، إذْ افتخر كوينتوس بالثروة الكبيرة التي أنفقها في الحصول على بضعة قطع أثاث فاخرة. فقال له مارتيال:" إذن هذه المجموعة الصغيرة كلّفتك مليون سيسترِيس؟!. حسناً كوينتوس. أنت قُلت أنّ هذا يُبيّن ذكاءك. ولكّنك على خطأ. لأنّ صاحب العقل الصغير هو، فقط، من يقوم بإنفاق مثل هذا المبلغ الكبير على بضعة قطع أثاث"[١].

كما استُخدم العاج في صناعة الأرائك، وطاولات الطعام، وفي تطعيم الأسرّة. فيكتب مارتيال عن أغطية الطاولات الرومانية التي حملتها أنياب الفيلة الهندية[٢]. ويتحدّث كذلك عن المُتسوّقين الرومان في الفورم الرومانيّ الذين كانوا يُحبّذون استعراض سلع الترف الغالية بالرغم من أنّ معظم تلك السلع كانت تفوق قدرتهم الشرائيّة. فيصف مارتيال كيف استعرض أحّد هؤلاء المُتسوّقين، وكان يُدعى ماموّرا (Mamurra)، السلع الشرقيّة الغالية، فيقول: " بعد أنْ مشى لمدّة طويلة في المكان الذي تعرض فيه روما الذهبيّة ثرواتها بتفاخر، يستعرض ماموّرا المناضد المُختلفة. واحدة مُربّعة وواحدة مُدوّرة. بعد ذلك يطلب أنْ يرى بعض الحليّ العاجيّة الغالية المعروضة على الرفوف العالية. ثمّ قام، ولأربع مرّات مُتتالية، بقياس أريكة عشاء لستّة ضيوف، تلك الأريكة المُطعّمة بصدف السلحفاة"[٣].

والبعض من الحليّ العاجيّة الغالية التي عُرضت على الرفوف العالية للدكاكين الرومانيّة كانت من المُحتمل مواد حرفيّة تمّ جلبها من الهند بصورتها المصنوعة. من تلك المواد الحرفيّة كان تمثال عاجيّ صغير عُثر عليه أثناء التنقيبات في بلدة بومبي الإيطاليّة[٤]. وهو يُصوّر أنثى هنديّة، ربّما كانت إلهة، بجوارها مُساعدين صغيرين. ومن المحتمل أنّ هذا التمثال كان مِقبض مرآة أو ساق لكرسيّ ثُلاثيّ القوائم[٥].

ويقترح جوفنال أنّ المنزل المُمتلئ بالأثاث المُطعّم كان سيُشكّل عبئاً على مالكيه إمّا بسبب خطر السرقة أو الحرائق. ويدّعي جوفنال أنّ رجل رومانيّ غنيّ دُعي ليكينيوس(Licinus) كان يمتلك جيشاً من العبيد حملوا أوعية الماء، طوال الليل، وأوكل إليهم مراقبة المنزل في حال نشب حريق مُفاجئ في مجموعته الثمينة التي تضمّنت الأثاثات العاجيّة، والصفائح المُطعّمة بصدف السلحفاة[٦].

---

[1] Martial; Epigrams, III, 62.
[2] Martial; Epigrams, II, 43. XIV, 3.
[3] Martial; Epigrams, V, 59.
[4] Butterworth. A and Laurence. R; Pompeii the Living City, Weidenfeld & Nicolson, London, 2005, p62.
[5] Wilkinson. P; op, cit, p13.
[6] Juvenal; Satires, XIV, 303- 331.

ووصل هوس المواطنين الرومان الأثرياء باقتناء الغريب من الأثاثات العاجية إلى درجة أصبح معها نوعيّة الأثاث الذي يتناولون عليه طعامهم مُقدّم على لذّة الطعام نفسه. وعبّر جوفنال عن هذه الحالة عنما أورد:" في الوقت الحاضر، لنْ يكون الرجل الغنيّ مسروراً في عشاءه، والسمك ولحم الغزال لن يكون لهما طعم مالمْ تكنْ ألواح طاولة عشاءه مُستندة على العاج الصلب"[١]. و انتقد عالم اللاهوت كليمنت الإسكندريّ هذا البذخ في الأثاث الرومانيّ مُوضّحاً عدم الفائدة منه، قائلاً: " رغيف بسيط يُمكن أنْ يُقدَّم، بالطبع، على أيّ شيء عدا الطاولة ذات القوائم العاجيّة. وسرير خشبيّ بسيط يُمكن أنْ يُقدِّم نفس الراحة التي تُقدِّمها الأريكة العاجيّة"[٢].

واستُخدم العاج أيضاً في تطعيم صناديق العملة المُبهرجة، وخزائن الأدوية، وأقفاص الطيور، وألواح الكتابة الفاخرة[٣]. ويُعلّق مارتيال على صناديق العملة المصنوعة من العاج، فيقول:" ليس من الصواب أنْ تملئ هذه الصناديق بأيّ عملة معدنية غير الذهب"[٤]. وعندما أراد جوفنال التأكيد على منزلته المُتواضعة فإنّه يقول:" ليس لديّ عاج. نردي وقِطع مسبحتي لمْ تُصنع منه. وحتّى مقابض سكاكيني قدْ صُنعت من العظم"[٥]. وعندما تحدّث بيترونيوس عن تريمالخيو، فإنّه يذكر أنّ الأخير كان يلبس شريط ذهبيّ وخاتم من العاج[٦]. ويذكر بليني أنّ الطلب على العاج كان كبيراً في أيّامه لدرجة أنّ الحرفيين كانوا يقومن بشقّ وتبييض الاستيرادات من عظام الفيلة لجعلها تُشبه الناب[٧].

و امتلكت الفتيات من العائلات الرومانيّة الثريّة دُمى صغيرة صُنعت من العاج، وكُسيت بالملابس الصغيرة. ووضعت تلك الدُمى، أحياناً، في القبور القديمة بجانب الأطفال الموتى[٨]. كما تحوّلت الحليّ العاجيّة الدقيقة التي نُحتت من قبل الحرفيين الرومان إلى هدايا شعبيّة تمّ تبادلها بين الأصدقاء أو شركاء العمل في مهرجان عيد الإله ساتور مُنتصف الشتاء[٩].

و انتشر استخدام العاج في الزينة الشخصيّة للرومان حتّى وصل إلى الأحذية السوداء التي تمّ ارتداءها من رجال الطبقة الأرستقراطيّة كإشارة إلى منزلتهم. إذْ حملت بعض تلك الأحذية مِشبك

---

[1] Juvenal; Satires, XII, 120- 124.
[2] Clement; The Instructor, II, 3.
[3] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p154.
[4] Martial; Epigrams, XIV, 12, 78.
[5] Juvenal; Satires, XI, 120- 124.
[6] Petronius; Satyricon, XXXII.
[7] Pliny; N. H, VIII, 4.
[8] Peachin. M; The Oxford Handbook of Social Relations in the Roman World, O.U.P, 2011, pp78, 79.
[9] Martial; Epigrams, XIV, 5.

أورد جوفنال أنّه غالباً ما صُنع من العاج[1]. وشجبَ الكُتّاب الرومان هذا الترف الرومانيّ في تأثيث المنازل. فيُشير هوراس إلى أنّ منزله لا يحتوي على العاج أو اللوحات الذهبيّة اللامعة[2]. بروبورتيوس أيضاً نحا نحو هوراس، فذكر أنّ سُمعته قد قامت على الشِعر وليس لديه منزل بسقوف عاجيّة أو عوارض مُذهّبة[3]. ووصف مارتيال شخصاً يُدعى كوينتوس أنفق مليون سيسترس على بضع قطع أثاث فاخرة، وصفه بصغير العقل[4]. أمّا كليمنت الإسكندريّ فأوضح عُقم هذه الأثاثات التي لنْ تُقدّم أو تُأخّر شيئاً[5].

إلّا أنّ استخدام العاج لمْ يقتصر على تطعيم الأثاث فحسب، بلْ دخل في استخدامات أخرى ومنها كان صُنع الأسنان الاصطناعية. إذْ وصف مارتيال امرأة رومانيّة تمّ صُنع أسنانها من مادّة العاج[6]. كما انتشر استخدام العاج في تطعيم المحارق الجنائزيّة، فذكر ديو كاسيوس أنّ محرقة الإمبراطور برتناكس (Pertinax)[7] (١٩٢م) كانت على شكل برج من ثلاث طبقات مُزيّن بالعاج والذهب[8]. ويُؤكّد علماء الآثار هذا الممارسة بتطعيم المحارق بالعاج، إذْ دُفنت البقايا المُتفحّمة للعظم الإنسانيّ والأجزاء العاجيّة في نفس إناء الدفن[9].

كما حضر العاج في بعض الطقوس الدينيّة، إذْ وصف بروبرتيوس تضحية بحيوان في معبد أبولو يُرافقها العزف على ناي عاجيّ[10]. وعندما وصف ديو كاسيوس جنازة الإمبراطور برتناكس فإنّه ذكر أنها كانت متبوعة بمذبح مُزيّن بالعاج وجواهر الهند[11]. وحتّى داخل المعابد زُيّن أحياناً بالعاج، فعندما أراد بيترونيوس الإشارة إلى تواضع معبد ريفيّ، فإنّه أورد أنّ المكان كان بدون عاج هنديّ أو أثاث مُذهّب[1].

---

1 Martial; Epigrams, XIV, 5.
2 Horace; Odes, II, 18.
3 Propertius; Elegies, III, 2.
4 Martial; Epigrams, III, 62.
5 Clement; The Instructor, II, 3.
6 Martial; Epigrams, I, 72.
٧ برتناكس: بوبليوس هيلفيوس برتناكس (Publius Helvius Pertinax)، الإمبراطور الثامن عشر الذي لمْ يتمكّن من الاستمرار في منصبه سوى لفترة قصيرة. كان ابن مُعتق رومانيّ، وبدأ برتناكس حياته مُعلّماً ولكنّه ما لبث أنْ انخرط في السلك العسكريّ. تدرّج في الرتب حتّى تولّى منصب حاكم أفريقيا عام ١٨٨م. واستمر في منصبه حتّى اغتيل الإمبراطور كومودوس. أيّد الحرس الإمبراطوريّ برتناكس فارتقى عرش الإمبراطوريّة في العام ١٩٢م، إلّا أنّ الحرس الإمبراطوريّ امتعض من إجراءات برتناكس فانقلب عليه وقتله في نفس العام. كرّمه الإمبراطور سيفيروس بجنازة مهيبة، ورفعه إلى مصاف الآلهة. انظر: Bunson. M: op, cit, p421. كذلك: ديون كاسيوس: التاريخ الرومانيّ، الكتب من ٧١- ٨٠، ترجمة: مصطفى غطيس، كلّية الآداب والعلوم الإنسانيّة، تطوان، ٢٠١٣م، ص٦٣، ٦٨.
8 Dio Cassius; Roman History, LXXIV, 4.
9 Wallace-Hadrill.A; Rome’s Cultural Revolution, Cambridge University Press, 2008, pp 429- 431.
10 Propertius; Elegies, IV, 6.
11 Dio Cassius; Roman History, LXXIV, 4.
1 Petronius; Satryicon, CXXXV.

والبعض من تماثيل الآلهة صُنعت من العاج أيضاً، فيتخيّل لوكيان كلاماً للإله هرمس وجّهه إلى زيوس، فيقول:" أنت ترى كُلّ المجموعة اليونانيّة وقد صُنعت من الرخام والبرونز، ولكنّ فقط الآلهة الأكثر غلاءً صُنعت من العاج"[1]. وينقل بروبرتيوس أيضاً كلاماً للإله فيرتومنوس(Vertumnus) إله الفصول الإيطاليّ والذي كان يتمتّع بشعائر دينيّة بسيطة، فيُورد: " ليس لديّ أيّ معبد عاجيّ، فيكفيني أنّني أُشرّف على الفورم الرومانيّ"[2].

و اتسع استخدام العاج في التطعيم حتّى وصل إلى الجيش الرومانيّ، فذكر بليني أنّ بعض الجنود الرومان كانوا يدفعون الأموال لكي تُزيّن سيوفهم بالمقابض العاجيّة والسلاسل الفضّية[3].

٣- اللآلئ:

من السلع الهامّة التي إستوردتها الإمبراطورية الرومانية من اليمن والهند كانت اللآلئ التي أصبحت أحّد المواد المُرادفة للجمال الأنثوي في العصر الإمبراطوري الرومانيّ. واللؤلؤ عبارة عن مادّة تُفرزها بعض الرخويات المحّارية، وتُوجد في أشكال وألوان مختلفة تبعاً لنوع الحيوان الرخو، ونوع الطُفيليّ أو الجسم الذي يُفرزها[4]. واللآلئ البيضاء هي أحسن أنواع اللآلئ عادةً. ويتواجد اللؤلؤ في الجزء الجنوبيّ من سواحل البحر الأحمر وخليج عدن[5]، إلاّ أنّ أشهر الأماكن الصالحة للغوص وصيد اللؤلؤ كانت خور العميرة غربيّ عدن. وكان الغوّاصون يصلون أحياناً إلى المياه المجاورة لسواحل أفريقيّة الشرقيّة في أكسوم والصومال[6]. كما يتواجد اللؤلؤ على سواحل الهند ولاسيّما على سواحل مملكة الباندِيان التاميليّة، جنوبي الهند، التي اشتهرت بثرواتها اللؤلؤيّة[7]. وأورد دليل البحر الإريثيري في هذا المجال أنّ مملكة الباندِيان:" تُنتج كمّيات كبيرة من اللآلئ المُمتازة"[8]. وشُهرة اللآلئ الهنديّة دفعت الرومان إلى أنْ ينسبوا وجود اللآلئ في الهند إلى البطل الأسطوريّ هرقل الذي نسبوا إليه بتأسيس مملكة الباندِيان لابنته الوحيدة بانديا[9]. ووضعت حكومة الباندِيان الهنديّة يدها على جميع اللآلئ الموجودة في مناطقها البحريّة، وقامت بجمعها بوساطة المُجرمين المحكومين بالأعمال الشاقّة، ومن ثمّ كانت تقوم ببيعها عن طريق وكلائها الملكيين إلى التجّار الرومان النازلين في موانئ المملكة[10].

---

[1] Lucian; Zues Tragoedus, VII, VIII.

[2] Propertius; Elegies, IV, 2.

[3] Pliny; N. H, XXXIII, 54.

[4] الموسوعة العربيّة المُيسّرة، مج٦، ص٢٩٠٤.

[5] الشمّري(محمد حمزة جار الله): موانئ شبه الجزيرة العربيّة، ص١٧٥.

[6] أحمد ملاعبة(نهاية عبد الرحمن): دور ممالك الجزيرة العربيّة في التجارة الدوليّة، ص١٤٨.

[7] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p176.

[8] P. M. E; LIX.

[9] Arrian; Alexander, VI, 8. ; C. H. I; Vol. I, p597.

[10] Arthasastra; VI, 12.

أ- استخدامات اللآلئ في المجتمع الرومانيّ:

شاع استخدام اللؤلؤ بشكل كبير بين أبناء الطبقة الرومانيّة الثريّة، وأصبح الطلب عليه كبيراً لإرضاء الأذواق النسائيّة الساعية للحصول على أنفس مواد الترف. وغصّت الكتابات الكلاسيكيّة بالإشارات إلى اللؤلؤ وحضوره في المجتمع الرومانيّ وأسعاره الباهظة. فصّنفه دليل البحر الإريثيري في المرتبة الثانية، بعد الفلفل، في قائمة الواردات الرومانيّة من الممالك التاميليّة[١]. وذكر بليني "أنّ البحر العربي (Arabian Sea) يستحقّ لقب السعادة، لأنه يأتي باللؤلؤ الذي ترسله تلك البلاد إلينا"[٢]. وذكر في موضعٍ أخر أنّ " اللآلئ التي يُرسلها إلينا المُحيط الهنديّ تحمل القيمة والسعر الأغلى من جميع المواد الأخرى[٣]. وذكر أريان أنّ اللآلئ التي جمعها هرقل في مملكة الباندبان:" هي نفس اللآلئ التي يشتريها التجّار الرومان بأسعارٍ عالية، ويبيعونها إلى الأثرياء الرومان بأسعارٍ باهظة"[٤].

واللآلئ كانت بحاجة للمعالجة بعناية نظراً لإمكانية فقدانها لِلمعانها نتيجة الاحتكاك مع العطور أو الزيوت الأخرى. إلّا أنّ العناية الجيدة بها كانت كفيلة بالمحافظة عليها وبتوارثها من يدّ إلى يد عبر أجيال متعدّدة[٥]. ويوضّح بليني هذه النقطة فيُورد أنّ اللآلئ كانت قطعة أبديّة من الملكيّة، إذْ يمكن أنْ تنتقل إلى وريث مالكها أو يُمكن أنْ تُعرض للبيع العام كما لو أنّها عقار زراعيّ[٦].

وفي هجاءِه للتاجر تريمالخيو شرح بيترونيوس كيف وقفت زوجة تريمالخيو معه حين تعرّض لمحنة مالية نجمت عن غرق سفنه في المتوسط. إذْ قامت الزوجة، الوفيّة، فورتيوناتا (Fortunata) ببيع لآلئها، التي بلغت قيمتها مليون سيسترِيس، وقدّمتها لزوجها ليُعيد بناء أعماله التجاريّة من جديد[٧].

و انتشر اللؤلؤ في المُجتمع الرومانيّ لدرجة أنّه، وبحلول منتصف القرن الأوّل الميلاديّ، كان بإمكان النساء المتوسّطات الغنى القدرة على حيازة لؤلؤة واحدة أو اثنتان بين مجوهراتهم الثمينة. وهو ربّما ما عبّر عنه بليني حين قال: " هذه الأيّام حتّى الأناس الفقراء يطلبون الجواهر "[٨].

وأدرك الرومان الاختلاف في مظهر اللؤلؤ وشكله، فيُورد أريان أنّ اللؤلؤ الموجود في البحر الأحمر يتمتّع ببريق لامع، ولكنّ اللآلئ التاميلية من جنوبي الهند تكون أكبر حجماً ولها بريق

---

1 P. M. E; LVI.
2 Pliny; N. H, XII, 41.
3 Ibid, IX, 56.
4 Arrian; Alexander, VI, 8.
5 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p177.
6 Pliny; N. H, IX, 54.
7 Petronius; Satyricon, 76.
8 Pliny; N. H, IX, 56.

وألق كالزجاج[١]. ويُوضّح بليني أنّ بعض النساء الرومانيّات إرتدين حقائب صغيرة من اللؤلؤ عُلّقت بسلاسل ذهبيّة حول رقابهنّ، وأنّهنّ لبسن تلك الحقائب طوال الوقت وحتّى في أوقات النوم. وعلّق بليني على هؤلاء النسوة فقال مُتهكّماً: " حتّى في نومهم إحتفظ نسائنا بالوعي لإمتلاك المجوهرات"[٢].

وكتب مارتيال عن إمرأة تُدعى جيليا(Gellia) التي كانت " تُقسم بلآلئها وليس بالآلهة. وكانت تُداعب تلك اللآلئ طوال الوقت، وتغمرهم بالقُبل والمحبّة التي فاقت تلك المحبّة التي تُكنّها لأطفالها. فكانت في خوف دائم على تلك اللآلئ وإدّعت أنّها لاتستطيع أنْ تعيش بدونها حتّى ولو لساعة"[٣]. وبعد موت عبدة شابّة أوصى مارتيال بروحها إلى أجداده الميّتين، فقال مادحاً تلك العبدة:" لا أحدّ يُمكن أنْ يُفضّل لآلئ المحيط الهنديّ أو عاج الفيلة الهنديّة اللامع على هذه الفتاة"[٤]. ووصف هوراس كيف قامت النساء الرومانيّات بتزيين أنفسهنّ بصفوف اللؤلؤ والزُمرّد[٥]. وإنتشرت هذه الأزياء عبر الإمبراطوريّة الرومانيّة، فتُظهر المنحوتات الجنائزيّة التدمريّة النساء السوريّات الثريّات وهُنّ يرتدين اللآلئ والأحجار الكريمة كجزء من أزيائهنّ المُتقنة[٦]. كما تُظهر تلك المنحوتات الأزياء الرومانيّة للتيجان وأكاليل الرأس التي ظهرت وهي مُرصّعة باللآلئ والأحجار الكريمة. وأظهرت بعض الرسومات على أغطية أحّد التوابيت في مصر كيف لبست النساء الرومانيّات اللآلئ[٧]. كما كشفت التنقيبات الآثريّة في ميناء برنيكي عن قرط صُنع من خمس لآلئ حُملت سويّةً بسلك ذهبيّ مُلتوي[٨].

ويصف لوكيان بعض النساء الرومانيّات وهُنّ يرتدين في أذانهنّ أقراط من اللؤلؤ الشرقيّ تُساوي عدّة تالنتات[٩]. وبوضع هذا الرقم الذي أورده لوكيان في إطار الحسابات الماليّة في العصر الرومانيّ، فإنّه يساوي عدّة آلاف من القطع النقدية الرومانيّة من فئة السيسترس. إذْ كان التالانت الواحد يُساوي ٦ آلاف سيسترس وهو يفوق ما كان يتقاضاه العامل الرومانيّ طوال خمس سنوات من العمل. لذلك فإنّ تلك الأقراط اللؤلؤيّة التي تحدّث عنها لوكيان كانت تُشكّل راتباً سنويّاً لعشرات العمال الرومان[١].

---

[1] Arrian; Indica, VIII, 9.
[2] Pliny; N. H, XXXIII, 12.
[3] Martial; Epigrams, VIII, 81.
[4] Martial; Epigrams, V, 37.
[5] Horace; Satires, I, 2, 80.
[6] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p177.
[7] Walker. S; op, cit, p65.
[8] Sidebotham. S; Berenike and the Ancient Maritime Spice Route, op, cit, p237. ; Croom. A. T; op, cit, pp117, 118.
[9] Lucian; The Loves, XLI.
[1] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p178.

وعندما توسّعت موضة المُجوهرات اللؤلؤيّة، بدأت النسوة الرومانيّات الثريّات بالتنافس فيما بينهنّ على إظهار ما يمتلكن من لآلئ ثمينة. لذلك أوجد الحرفيّ الرومانيّ أقراط لؤلؤيّة مُتعدّدة ومتراكبة صُمّمت لعرض عدّة قطع من المجوهرات في آنٍ واحد. ويصف بليني هذه الموضة الجديدة فيقول:" تتفاخر سيّداتنا في ترتيب اللآلئ على أصابعهنّ، ويستعملن اثنتين أو ثلاثة لقرطٍ واحد"[١]. و أدّت هذه الصفوف من اللآلئ، على جسد المرأة الرومانيّة، إلى احتكاكها ببعضها البعض عند الحركة ممّا أدّى لإصدار صوت جميل(طقطقة) كلّما تحرّكت المرأة صاحبة تلك اللآلئ. فيتندّر بليني على هذه النقطة فيقول:" من الشائع الآن القول أنّ اللؤلؤ يعمل كمُنادي عام(lictor) فيُعلن وجود سيّدة رومانيّة في الجوار"[٢].

و ممّا لاشكّ فيه أنّ الصنّاع الرومان كانوا، كأقرانهم من التجّار، سيحقّقون أرباحاً طائلة من هذا العمل. ويُقدّم بليني، من خلال وصفه لوليا باولينا(Lollia Paulina) زوجة الإمبراطور كاليغولا المُستقبليّة، أحّد أفضل الأمثلة للتبذير الرومانيّ في اقتناء اللآلئ وغيرها من الجواهر. إذْ شهد بليني، في شبابه، تبذير هذه الفتاة الرومانيّة التي تزوّجت الإمبراطور كاليغولا في العام ٣٨م. فيصف ظهورها الباذخ في أحّد الحفلات قائلاً: " رأيت لوليا في احتفال، لمْ يكن احتفالاً رسميّاً، وإنّما كان حفل خطوبة عاديّ. وكانت مُغطّاة باللآلئ والزُمرّد المشبوكة مع بعضها البعض والتي كانت تلمع في جميع أنحاء رأسها وشعرها وأذانها ورقبتها وأصابعها. والثمن الكلّي لهذه المجوهرات كان أكثر من ٤٠ مليون سيسترس"[٣]. ولمْ تكتفِ لوليا بكلّ هذه المجوهرات، بلْ لجأت إلى الاحتفاظ بالإيصالات التي وثّقت ثمن تلك المجوهرات. فوضّح بليني هذه النقطة قائلاً:" كانت لوليا مُستعدّة، وخلال لحظة، أنْ تُظهر إيصالاتها كبرهان ودليل ملموس على الثمن التي ابتاعت فيه تلك المجوهرات"[٤]. وقارن بليني كذلك الشرف والثروة التي حازها القادة الرومان السابقون مع الثروات التي عرضتها لوليا المرأة الصغيرة المحبوبة المُتّكئة بجوار الإمبراطور.

وشجب سينيكا هذه الأزياء أو المُوضة النسائيّة الباذخة فقال:" أرى اللآلئ. ليس واحدة صُمّمت لكلّ أذن ، ولكن مجموعتان منها وُضعت على كلّ أذن. إنّ الأقراط تنضم إلى بعض سويّةً، وفوق كلّ زوج مثبّت آخر. تلك الحماقة الأنثويّة تحاول اجتذاب الرجال باثنين أو ثلاثة من الثروات المُعلّقة على كل أذن"[١]. ويُلاحظ أوفيد أنّ تلك الحماقة الأنثويّة نجحت بالفعل في

---

[1] Pliny; N. H, IX, 56.

[2] Ibid.

[3] Ibid.

[4] Ibid, IX, 58.

[1] Seneca, On Benifits, VII, 9, 5.

اكتساب الرجال الذين غدوا يهتمون بمظهر المرأة وجواهرها أكثر من اهتمامهم بخِصالها وبمزاياها التقليديّة[1].

وغدت اللآلئ طريقة مثاليّة ليُظهر شخص غنيّ محبّته لامرأة ما، فعندما أراد بروبورتيوس أنْ يعرض تأثير شعره الرائع على النساء فإنّه قارنه باللؤلؤ الهنديّ، فقال: " أنا لمْ أستطِع أنْ أثنيها عن المغادرة بالهدايا الذهبيّة أو اللآلئ الهنديّة. لذلك استخدمت الشعر الرائع لإغرائها. والآن كينثيا(Cynthia) لي"[2]. كما وضع الرومان الأغنياء خرز لؤلؤيّة ثمينة على تقاويمهم لتخليد، أو لإحياء أيّام خاصّة. ويُعلّق مارتيال على عودة أحّد أصدقائه من رحلة بحريّة فيقول مُبتهجاً: " فلاكوس(Flaccus) العزيز عاد إليّ من ساحل صقلية. ضعْ حجر كريم أبيض لتخليد هذا اليوم"[3]. كما نصحه مارتيال بتخليد ذكرى زواجه باللآلئ الهنديّة، فقال:" قدّمت الآلهة ١٥ سنة كاملة من الزوراج المبارك لك و لسولبيكيا(Sulpicia). هذه الليالي والساعات السعيدة ينبغي أنْ تكون مُعلّمة وملحوظة باللآلئ الثمينة من الشاطئ الهنديّ"[4].

ودرجت بين العوائل الرومانية الثريّة عادة أنْ يقوم الأباء بتجهيز وشراء المجوهرات من ضمنها اللؤلؤ ليقوموا بتقديمها كهدايا لبناتهم أثناء حفل الزواج. ويُعبر بليني الأصغر عن حزنه العميق عندما عَلِم أنّ الابنة الصغيرة لصديقه فوندانوس (Fundanus) قد ماتت قبل فترة قصيرة من زواجها المأمول، فيكتب:" لا يوجد كلمات يُمكن أنْ تُعبّر عن حزني عندما سمعت فوندانوس يُعطي أوامره بصرف المال، الذي كان مُخصّصاً لشراء اللباس و اللآلئ، لشراء البخّور والعطور الجنائزيّة"[5].

ويهجو مارتيال أحّد النبلاء الرومان الذي أنفق أمواله على شراء اللآلئ لعشيقته في الوقت الذي كان فيه عُملائه يُعانون الأمرّين من إفلاسه، فيقول:" عشيقتك متألقة باللآلئ من المحيط الهندي. وبينما أنت غارق في السرور معها، فإنّ تابعك يُترك إلى دائنيه ويُسحب بعيداً إلى السجن"[6].

ونشر سينيكا ما يشبه المحاضرة الأخلاقية وجّهها إلى أمه يمدحها فيها على مُحافظتها على القيم التقليديّة للعصر الرومانيّ الأصيل فيقول: " على خلاف الكثيرين، لمْ تستسلم للتكبّر، الشر الأعظم في عصرنا، ولمْ تُسرّ باللآلئ والجواهر"[7]. كما صوّر سينيكا عزوف شخصيّته فايدرا(Phaedra)، في إحدى التراجيديات التي كتبها، عن الأزياء والموضة النسائيّة الجديدة فيقول على لسان فايدرا:" لا يوجد قلادة على حنجرتي، لا لآلئ بيضاء، لا هدايا من المحيط

[1] Ovid; Cures for Love, V, 53- 54.
[2] Propertius; Eulogies, I, 8, 27- 46.
[3] Martial; Epigrams, VIII, 81.
[4] Martial; Epigrams, VIII, 45.
[5] Pliny the Younger; Letters, V, 16.
[6] Martial; Epigrams, IX, 2.
[7] Seneca; On Consolation, XVI, 50.

الهندي تُغرق أذاني. دعْ شعري ينطلق حُرّاً من دون أنْ يغمره عطر النارد"[١]. كما هجا هوراس هذا الترف النسائي مُتسائلاً فيما إذا كانت هذه اللآلئ سُتغيّر من شكل المرأة الرومانيّة الداخليّ فيقول:" هل سيكون للسيدة الرومانيّة بلآلئها وزمرّدها فخذ أنعم أمْ ساقان أكثر لذّة ؟!"[٢].

ووصل الترف الرومانيّ والبذخ والإنفاق على اللآلئ الواردة إلى الإمبراطورية من ما بعد الحدود إلى درجة قام معها بعض الرومان بتزيين ملابسهم وحتّى نعالهم باللآلئ. ويُقدّم الإمبراطور نيرون مثالاً على هذا التعبير المُطلق عن البذخ، إذْ ذكر بليني أنّ نيرون لبس النعال المُرصّعة باللآلئ، وأنّ سرير سفره(المحفّة الخاصّة به) وصولجانه كانا أيضاً مُرصّعان بهذه الزينة الثمينة[٣]. و سبّبت هذه الممارسة الباذخة نقد بليني وتهكّمه، فقال:" الآن، الناس غير راضين أو مُقتنعين بلبس اللآلئ، لذلك فإنّهم يُثبّتوها على أحذيتهم"[٤]. ويحفظ العهد الجديد شاهداً على البذخ الذي كان مُستشري في المجتمع الروماني ولاسيّما المُتعلّق بحيازة نفائس المجوهرات ومن ضمنها اللؤلؤ، ففي فترة ما من ستّينات القرن الأوّل الميلاديّ أرسل القدّيس بولس رسالة إلى تيموثاوس (Timothaus)[٥] في أسية الصغرى يُوجّهه فيها إلى أنّ النساء في مجتمعه ينبغي أنْ يلبسن لباساً مُحتشماً مع ورع وتعقّل، وأنْ يتجنّبن الملابس الغالية. واعترض بولس، بشكل خاصّ، على اللآلئ والمجوهرات الذهبيّة"[٦]. هذه الأفكار كرّرها عالم اللاهوت المسيحي كليمنت الإسكندريّ الذي كتب:" تلك اللآلئ الغالية جدّاً قد غزت البيئة النسائيّة حولنا إلى حدّ كبير"[٧].

وبالرغم من النُصح الدينيّ والنقد الأدبيّ، فقد بقيت اللآلئ أحّد الميزات الحقيقية للتجارة الرومانية الشرقيّة، وفرضت نفسها كسلعة قامت بدور كبير في استنزاف أموال الإمبراطوريّة الرومانيّة. ولعلّ بليني كان يقصد هذه السلعة الغالية جدّاً عندما علّق على المبالغ الضخمة التي سّخرتها روما لتجارتها مع اليمن والهند قائلاً:" هذا ما يُكلفنا ترفنا ونساءنا"[٨].

٤– صدف السلحفاة:

لاقت أغطية السلاحف، هي الأخرى، طلباً كبيراً في المُجتمع الرومانيّ لتعدّد استخداماته. وذكرها دليل البحر الإريثيري على أنّها من أهّم الصادرات من ميناء مُخا(موزا)

---

1 Seneca; Tragedies, I, 387- 391.

2 Horace; Satires, I, 2, 79- 80.

3 Pliny; N. H, XXXVII, 6.

4 Pliny; N. H, IX, 56.

٥ تيموثاوس: اسم يوناني معناه " عابد لله". وهو رفيق بولس ومساعده، صحب بولس في أسفاره إلى جلاتية ثمّ إلى فيلبّي و تسالونيكي. أرسلة بولس إلى كورنثوس ليُصلح العيوب الاجتماعية التي استشرت بين أبناء الجالية المسيحيّة هناك. انظر: يونان(أيمن هنري): قاموس الكتاب المقدس الإلكتروني، دون رقم صفحة .

٦ العهد الجديد: رسالة بولس الأولى إلى تيموثاوس، الأصحاح ٢، الآية ٩.

7 Clement; The Instructor, II , 13.

8 Pliny; N. H, XII, 41.

اليمنيّ[1]. وغطاء السلحفاة هو الصدفة التي تحوي جسم السلحفاة، وتتكوّن الصدفة من صفائح عظميّة تُغطّيها من الخارج تروس قرنيّة[2].

وكانت جزيرة سقطرى، التي صدّرت إنتاجها إلى موانئ اليمن، إحدى أهمّ مواقع إنتاج هذه السلعة، إذْ كان يعيش على أرضها وقرب سواحلها نوع من السلاحف المعروفة باسم السلاحف الجبليّة[3]، وهي ذات أصداف ضخمة لدرجة أنّ السكان المحليّن كانوا يستخدمونها كقوارب[4].

أ– استخدامات صُدف السلحفاة في المجتمع الرومانيّ:

تأتي أهمّية صدف السلحفاة في المجتمع الرومانيّ من أنّ الصانع الرومانيّ كان يقوم بصقلها و استخدامها في تطعيم مُختلف أنواع الأثاث المنزليّ[5].

وأورد دليل البحر الإريثيري في معرض وصفه لجزيرة سقطرى أنّ سكّان الجزيرة كانوا يُقطّعون السلحفاة ليصنعوا من صدفها عُلب للحليّ والنفائس وأطباق صغيرة للحلويات والأشياء المنزليّة الأخرى[6].

ويدّعي بليني أنّ هذه الممارسة الباذخة من التطعيم بصُدف السلحفاة تعود إلى القرن الأوّل قبل الميلاد عندما أدخلها رجل رومانيّ يُدعى كارفيليوس بولّيو(Carvilius Pollio)[7]. وقام الصانع الرومانيّ بطلاء أصداف السلحفاة، التي وصل سعر الباوند الواحد منها إلى ٦ دينار رومانيّ[8]، بألوان مُختلفة لتُناسب ذوق المواطن الرومانيّ الثريّ، وهو ما عبّر عنه بليني عندما أشار إلى أنّه كان من الممكن أنْ تُصبغ صُدف السلحفاة بالأصبغة الصُوريّة(نسبة إلى مدينة صور السوريّة) الأرجوانية الغالية، أو بالصبغات الغالية ذات اللون الخشبيّ[9].

وزيّنت صُدف السلحفاة المُلوّنة كُلّ شيء في بيوت الأغنياء الرومان من الأبواب المُطعّمة إلى الآلات الموسيقية، لابل أورد جوفنال أنّه وحّتى الأسرّة الصغيرة(المُهود) التي رقد فيها أطفال الطبقة الراقية الرومانيّة الثريّة كانت تُزيّن بُصدف السلحفاة[10].

وعندما تحدّث مارتيال عن ماموِرّا واستعراضه للسلع الشرقيّة الغالية المعروضة على الرفوف في الدكاكين الرومانيّة الفاخرة، فإنّه قال: " قام ماموِرّا، ولأربع مرّات مُتتالية، بقياس أريكة عشاء لستّة

---

[1] P. M. E; XXXI.

[2] الموسوعة العربيّة المُيسّرة، مج٤، ص١٨٧٢.

[3] Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, pp136, 137.

[4] Charlesworth, M. P; op, cit, pp59, 65.

[5] Casson, L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, op, cit, pp 168, 169.

[6] P. M. E; XXX.

[7] Pliny; N. H, XIX, 3.

[8] Diocletian; Price Edict, XVI, 10.

[9] Pliny; N. H, IX, 65. XVI, 8.

[10] Juvenal; Satires, VI, 80.

ضيوف، تلك الأريكة المُطعّمة بصدف السلحفاة"[١]. و الأرائك المُطعّمة بالصدف كانت تُعرض كقطع أساسيّة في المهرجانات والأعياد الرومانيّة الفاخرة التي كان يحضرها كبار الأثرياء الرومان[٢]. ووصف فرجيل إحدى الفيّلات الرومانيّة الريفيّة التقليديّة التي افتقرت إلى هذا النوع من التزيين فجرى تصميمها كبناء خالٍ من" أُطُر الأبواب المُطعّمة بصدف السلحفاة الجميلة، ومن الأثواب الحريريّة المُطرّزة، ومن التوابل الغريبة"[٣]. وعندما وصف جوفنال عصره، فإنّه وصفه بالعصر الذي لا يُفكّر فيه أحّد بخصوص أيّ نوع من السلاحف التي تسبح في المحيط ستُستخدم كمسند لرأس أحّد أفراد الطبقة الرومانيّة الثريّة[٤]. وعندما طلب سينيكا وضع سلع الترف أمامه فإنّه وضع صدف السلحفاة على رأس القائمة[٥]. كما استُخدمت صدف السلحفاة في تطعيم الأدوات الصغيرة كالأمشاط، وأدوات الزينة الشخصيّة، ومن ضمنها الخواتم والدبابيس، والتي غالباً ما تمّ اكتشافها خلال التنقيبات الآثريّة[٦].

ويهجو مارتيال هذا الإسراف باستخدام صُدف السلحفاة الغالية، فيُقدّم حالة من الاستهزاء على لسان إحدى الطاولات، قائلاً: " إذا كنت تعتقد أنّي مُزيّنة بصدف سلحفاة أرضيّة، فأنت مُخطئ. أنا مُزيّنة بصدف سلحفاة بحريّة ومن الجنس الذكر"[٧].

والفيلسوف فيلو الإسكندريّ انتقد، هو الآخر، تسابق الناس على اقتناء الأثاثات الثمينة، فيقول: "الآن حتّى حواف السُلّم مُطعّمة بالعاج. والحرفيّون يُطعّمون أسرّتنا باللآلئ الثمينة، وصُدف السلحفاة المُلوّنة. كُلّ ذلك بأجرة كبيرة ومال ووقت طويل"[٨].

٥- الحيوانات البرّية:

من السلع الغريبة التي قامت الإمبراطوريّة الرومانية باستيرادها من الهند كانت أنواع من الحيوانات البرّية التي قام الهنود باصطيادها، وبيعها إلى التجّار الرومان النازلين في موانئ الهند. وقد ساعد مُناخ الهند وضخامة غاباتها على تكاثر أنواع مُختلفة من الحيوانات تبدأ بالطيور الصغيرة ولا تنتهي بالحيوانات المُفترسة كالنمور والأسود. ولاقت الطيور الهنديّة الصغيرة طلباً في المجتمع الرومانيّ الذي لجأت طبقته الراقية إلى الاحتفاظ بالحيوانات الأليفة بغرض العَرض والترفيه[١].

[1] Martial; Epigrams, V, 59.
[2] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p117.
[3] Virgil; Georgics, II, 463- 466.
[4] Juvenal; Satires, XI, 121.
[5] Seneca; On Benefits, VII, 9.
[6] Casson, L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, op, cit, pp 101, 102.
[7] Martial; Epigrams, XIV, 88.
[8] Clement; The Instructor, II, 3.
[1] Aelian, Nature of Animals, XVI, 2. ; Dalby. A; op, cit, p193.

والحيوانات الشرقيّة حاضرة في المصادر الرومانيّة التي أشارت إلى عدد من الحيوانات الهنديّة. و كانت الببغاوات الخضراء أكثر تلك الحيوانات طلباً من قِبل الرومان الأثرياء، فذكر بليني أنّ تلك الببغاوات كانت تُدرّب على ترديد عدد من الكلمات اللاتينية البسيطة(١).

وأشار مارتيال إلى ببغّاء هنديّ دُرّب على ترديد عبارة " يحيا قيصر"(٢). ويحفظ أوفيد قصيدة كتبها عن ببغاء محبوب كان قد أهداه لعشيقته كورّينا(Corinna). فعندما عَلِم أوفيد أنّ ذلك الببغاء قد مات وأنّ كورينا قد حزنت عليه لدرجة كبيرة، قام بوضع أبيات من الشعر يقول مطلعها:" الطير المُقلّد(الببغاء) من الهند مات". ويُضيف أوفيد: "الطير مات، هذه هديّة نادرة جدّاً جُلبت من الحدود القصوى للعالم". ويصف أوفيد ذلك الببغاء الهنديّ فيقول:" أجنحتك يخجل أمامها لون الياقوت الأخضر. ومِنقارك وكأنّه صُبِغ بالأرجوان الصوريّ(نسبة إلى صور طبعاً). لا يوجد أيّ طير يُمكن أنْ يُقلّد صوت الإنسان كما تفعل أنت"(٣).

والحيوانات المُفترسة هي الأخرى لاقت طلباً، ولكن من قبل السلطات الرومانيّة التي كانت بحاجة إلى مُختلف أنواع الوحوش لتغذية الألعاب والمُصارعات الدمويّة التي كانت تجري في العروض العامّة والاحتفالات الكبيرة(٤).

من تلك الحيوانات كان الكركدن أو وحيد القرن الذي كان يُزجّ به في الساحات لقتال غيره من الحيوانات كالثيران(٥).

ويحفظ مارتيال إحدى تلك العروض الذي واجه فيه وحيد القرن أحّد الثيران. فيقول مارتيال:" يا لذلك الغضب الفظيع عندما أنزل وحيد القرن رأسه وهاجم إلى الأمام!. ورمى بقرنه الثور إلى الهواء كما لو أنّه لعبة"(٦).

كما جرى استيراد النمور والأسود التي زُجّ بها أيضاً في الألعاب العامّة، فأَدرجت تعرفة الإسكندريّة عدد من القطط الكبيرة التي كانت خاضعة لرسوم الاستيراد، من بينها كان الأسود والنمور(٧). وكتب مارتيال قصيدة وجّهها إلى الإمبراطور دومتيان، مجّد فيها الألعاب الكبيرة التي أقامها هذا الإمبراطور، والتي اشتملت على النمور المُفترسة. فيقول مارتيال:" الصيّاد على ضفاف الغانج لنْ يجرأ، من خوفه، على أنْ يقف عندما يرى هذا الكمّ الكبير من النمور التي تُشاهد الآن في روما"(١).

---

[1] Pliny; N. H, X, 58.
[2] Martial; Epigrams, XIV, 73.
[3] Ovid; The Loves, II, 6, 21- 4.
[4] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p169.
[5] Dalby. A; op, cit, p179.
[6] Martial; Spectacles, IX.
[7] Justinian Digest; XXXIX, 4, 16, 7.
[1] Martial; Spectacles, VIII, 26.

وعُثر في مدينة لامبساكوس(Lampbacos)[١] على طبق فضّي يُمثّل الهند، والبعض من السلع التي وردت إلى الإمبراطوريّة الرومانيّة، فصُوّر على ذلك الطبق امرأة هنديّة وهي جالسة على كرسي مُستندةً على أنياب الفيلة، ويظهر بجانبها وأسفلها عدد من الحيوانات الهنديّة كالببغاء والنمر[٢].

ثالثاً: واردات أخرى مُتفرّقة:

لمْ تقتصر الواردات الرومانيّة من اليمن والهند والصين على السلع ذات المنشأ النباتي كالسلع العطريّة والتوابل، أو تلك ذات المنشأ الحيوانيّ كالحرير أو العاج. وإنمّا وَجدت سلع أخرى طريقها إلى المُستهلك الروماني. منها السلع التي أنتجتها المناجم في اليمن والشرق كالأحجار الكريمة. ومنها ما جرى استخراجها من النبات والحيوان كالأصبغة المُلوّنة. ومنها ما كان بشرياً أيضاً مثل العبيد والخصيان الذين جرى استيرادهم من الهند.

١- الأحجار الكريمة:

إحدى السلع الشرقيّة الهامّة التي جذبت التجّار الرومان إلى اليمن والهند كانت تلك الأصناف من الأحجار الكريمة المُلوّنة التي أنتجتها المناجم الداخليّة في اليمن والشرق مثل الألماس والعقيق واللازورد و الجمشت[٣]. ومع أنّ بعض مناطق الإمبراطوريّة الرومانيّة، ومنها مصر، كانت تُنتج بعض الأحجار الكريمة، إلّا أنّ كمّياتها كانت محدودة. أمّا اليمن والشرق فكانت تُنتج كمّية كبيرة من تلك الأحجار بالتوازي مع تشكيلة كبيرة من الألوان والصفات الجذّابة[٤].

ومن أهمّ الأحجار الكريمة التي إستوردتها الإمبراطوريّة الرومانية، عبر تُجّارها العاملين مع موانئ اليمن والشرق، كان العقيق اليماني، الزمرّد، الألماس، الجمشت، التوباز، الزمرجد(البريل)، الساردونيكس[٥].

أ- استخدامات الأحجار الكريمة في المجتمع الرومانيّ:

انطلاقاً من قيمة وجَمال الأحجار الكريمة، فإنّها غَدَت ميّزة ضروريّة وواسعة الانتشار في الأزياء الرومانيّة. وبالرغم من أنّ الأحجار الكريمة اليمنيّة كانت حاضرة بقوّة في المصادر الكلاسيكيّة[١]، فإنّ بليني اعتبر أنّ الهند هي المُنتج والمُصدّر الأكثر غزارة لهذه المواد الجذّابة

١ لامبساكوس: مدينة يونانية على الشاطئ الأسيوي للدردنيل. انظر: الموسوعة العربيّة المُيسّرة، مج٦، ص٢٨٤٠.

2 Warmington. E. H; op, cit, p144 .

3 Ibid, p235 .

4 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p160.

5 Martial; Epigrams, V, 11. ; Pliny; N. H, XXXVII, 24.

1 Artemidoros; in :Strabo, the Geography of strabo, XVI, 4, 20. ; Diodorus Siculus; Library of History, II, 52.

والغالية[١]. ونالت الأحجار الكريمة اهتماماً كبيراً من بليني إلى درجة أنّه كرّس الكتاب الأخير من موسوعته عن التاريخ الطبيعيّ(البالغ عددها ٣٧ كتاباً) لدراسة أصل وصفات وخصوصيّة المجوهرات[٢].

وتكشف المصادر، من الفترة الرومانيّة، عن استخدام قويّ للأحجار الكريمة في المجتمع الرومانيّ رجالاً ونساءً. فبلس النسوة الرومانيّات الُمجوهرات الشرقيّة في خواتمهنّ وعقودهنّ وأقراطهن ومشابكهنّ. كما رصّع الرجال الرومان خواتمهم بُمختلف أنواع الأحجار الكريمة المُستوردة[٣]. وبلغت هذه التجارة مبلغاً دفعت الإمبراطور تيبيريوس بنفسه لينتقد تصدير الأموال الرومانيّة لجلب تلك المجوهرات[٤].

وفي القرن الأولّ الميلاديّ كانت جوهرة واحدة نادرة وغالية كفيلة بجذب انتباه الرجال وإثارة حسد النساء الأخريات المهتّمات بالأزياء. فيصف بروبيرتيوس كيف جذبت فتاة رومانيّة عزباء الأنظار إليها بإكليلها الذي كانت تُزيّنه جوهرة هنديّة[٥]. ويُورد أوفيد: " أنتِ تُحبّين أنْ تُعطّري شعرك. تُحبّين أنْ تُشعلي شعرك ورقبتك بالمجوهرات الشرقيّة العظيمة"[٦].

ولجأ بعض النسوة الرومانيّات الثريّات إلى مُحاكاة الأميرة أو العشيقة الإمبراطوريّة فيما تلبس من تصاميم لمجوهرات مُستوردة، وهو ما يُشبه اليوم مُحاكاة وتقليد نجمات السينما في أزيائهنّ. فيُورد جوفنال أنّ بعض السيّدات الرومانيّات حاولن تقليد المجوهرات الهنديّة التي كانت ترتديها الأميرة برنيكي بنت، أغريبا الأوّل، ملك جودايا، والتي أُشيع، في الأوساط الرومانيّة، أنّها كانت على علاقة غراميّة مع الإمبراطور المُستقبليّ تيتوس[٧].

ويهجو مارتيال إقبال النسوة الرومانيّات على المُجوهرات الشرقيّة الغالية التي دعاها بالغنيمة الغالية المجمُوعة لافتتان النسوة الرومانيات[٨]. إلّا أنّ الهجو والنقد من قبل الأدباء وحتّى الأباطرة لمْ يلقَ أذناً صاغية من المجتمع الرومانيّ الذي زاد إقباله على هذه الجواهر، وزاد معه النقد من الطبقة المُثقّفة. فكتب بروبرتيوس عن المحرقة الجنائزيّة لمحظيّة رومانيّة، التي أُحرقت في الوقت الذي كانت لاتزال فيه الأحجار الكريمة والعقيق تُزيّن أصابعها[١]. وكشف لوكيان، من

---

[1] Pliny; N. H, XXXVII, 76.
[2] Pliny; N. H, XXXVII. ; Warmington. E. H; op, cit, p235 .
[3] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p161.
[4] Tacitus; Annals, III, 53.
[5] Propertius; Eulogies, II, 22.
[6] Ovid; Cosmetics for Ladies, XIX- XXIII.
[7] Juvenal; Satires, VI, 136- 160.
[8] Martial; Epigrams, XII, 50.
[1] Propertius; Elegies, IV, 7, 18- 19.

القرن الثاني الميلاديّ، عن تطوّر موضة الأحجار الكريمة في المجتمع الرومانيّ، فيصف امرأة رومانيّة زيّنت، بعناية، ضفائر شعرها بالأحجار الكريمة المُتنوّعة المجلوبة من الهند[1].

ويُؤكّد عالم اللاهوت المسيحيّ تيرتوليان، في رسالته عن الزينة النسائيّة(De cultu feminarum) أنّ النساء الرومانيّات في أيامه(عاش بين عاميّ ١٦٠– ٢٢٢م) كُنّ يمتلكن كمّية كبيرة من مُختلف الجواهر[2].

والرجال الرومان أيضاً لبسوا الخواتم المُزيّنة بالمجوهرات الشرقيّة الغالية لعرض ثرواتهم بتفاخر، فوصف بليني كيف أُضيفت المجوهرات المُتألّقة إلى الخواتم، ولذلك فإنّ أصابع الناس غدت مُحمّلة بالثروات[3].

وحملت معظم خواتم الأثرياء الرومان مُجوهرات هنديّة مُلوّنة نُقشت عليها صور الآلهة والأبطال الكلاسيكيين. ووصف مارتيال صديق له، يُدعى ستيلا سيفيروس (Stella Severus)، كان يلبس العقيق والماس والزمرّد في أصابعه، لابلْ زيّن بعض خصلات شعرة بالمجوهرات أيضاً[4].

ويُوضّح بليني أنّ قيمة المجوهرات الشرقيّة تُقرّرها الأزياء الشعبيّة، فقال: " والمسألة مُقرّرة بما تريده نساءنا"[5]. ولكنّ الأزياء الذكوريّة كان لها هي الأخرى تأثير على السعر، ويؤكّد بليني على هذه النقطة فيُورد:" نزوة الفرد تفرض قيمتها على هذه الأحجار". وذكر بليني في هذا الموضع أنّ الإمبراطور كلاوديوس قد لبس نوعاً من المُجوهرات الغالية التي دُعيت ساردونيكس[6].

وهذا النوع من المجوهرات المُلوّن باللون القرمزيّ جرى استيراده من شمال غربيّ الهند، ولَقِيَ إعجاباً ورغبة كبيرة في أوساط الطبقة الرومانيّة الراقية، إذْ كان من الممكن تقطيعه بسهولة إلى قطع برّاقة[7].

ووضّح بليني أنّ الساردونيكس غدا حجارة شعبيّة رائجة لتطعيم الخواتم على اعتبار أنّ المجوهرات الأخرى لا يُمكن أنْ تحمل شمع الخاتَم[8]. كما وصف مارتيال كيف طلبت عشيقته العطور الأفضل و الساردونيكس[9].

وجرى تقطيع بعض الأحجار الكريمة، وصُنع منها قوالب نقشيّة عكسيّة ثُبّتت على خواتم الرومان الأثرياء الذين استخدموها في تصديق الوثائق عبر طباعة النقش بالشمع الدافئ. وكان

---

1 Lucian; The Loves, XLI.
2 Tertuillian; On the Apparel of Women, I, 6.
3 Pliny; N. H, XXXIII, 6.
4 Martial; Epigrams, V, 11.
5 Pliny; N. H, XXXVII, 23.
6 Ibid.
7 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p162.
8 Pliny; N. H, XXXVII, 23.
9 Martial; Epigrams, XI, 27.

للرومان الأغنياء اهتمام كبير بهذه الخواتم على اعتبار أنّها كانت رمزاً لسلطتهم الشخصيّة ومنزلتهم[١].

ونظر المجتمع الرومانيّ إلى حجارة الساردونيكس الهنديّة الغالية على أنّها مدعاة للتفاخر، فأشار مارتيال إلى مُعتق رومانيّ جلس على أحّد المقاعد الأماميّة للمسرح وأصابعه تتألق بالساردونيكس الذي يلفت الانتباه عن مسافة بعيدة. كما انتقد مارتيال رجلاً آخر يُدعى زويلوس (Zoilus) لأن الساردونيكس في خاتمه كان مغموراً بكمّ كبير من الذهب[٢]. وغدت الأحجار الكريمة المُستوردة رمزاً للثروة لدرجة أنّ بعض الرومان، ممّن لم يكونوا قادرين على شرائها، كانوا يلجؤون إلى استئجار الأحجار الغالية ليُظهروا منزلة وثروة غير واقعيّة ولاسيّما عندما يَمْثُل أحّدهم في محاكمة، أو يُجري أعمالاً ماليّة.

وحفظ جوفنال أحّد الأمثلة على هذه الظاهرة الغريبة، إذْ ذكر أنّ مُحامياً يُدعى باولوس(Paulus) استأجر خاتماً من الساردونيكس لكي يُظهر لعُملائه أنّه يُساوي بالفعل الأجر المُرتفع الذي يطلبه منهم[٣]. وعلّق جوفنال، ساخراً، على هذه النقطة فأورد:" لا أحّد هذه الأيّام سيوكّل شيشرون مُحامياً له ما لمْ يكن بإصبعه خاتم يساوي ٢٠٠ سيسترسيس"[٤]. كما وجّه مارتيال نقداً لرجل يُدعى كليارينوس (Clearinus) شُوهد في العديد من الأحداث العامّة وهو يعرض خواتمه المُرصّعة بالجواهر الغالية التي أُشيع أنّها كانت مُستأجرة ولمْ تكن مُلكه الشخصيّ[٥].

وتطّور استخدام المجوهرات الشرقيّة المُستوردة، فقام الصانع الرومانيّ بتطعيم الكؤوس والأواني الذهبيّة والبرونزيّة بتلك المجوهرات. ووصف فيلوستراتوس آنيتان ذهبيّتان مُطعّمتان بأجمل وأندر ما زوّدت الهند من جواهر[٦]. وأبدى مارتيال إعجابه بكأس ذهبيّة مُرصّعة بالجواهر الهنديّة، فأورد:" انظر كيف يتألّق الذهب بالزُمرّد السكيثي. ولكن كم عدد الأصابع التي ستبقى بدون جواهر لأجل ذلك الكأس؟!"[٧].

وفي موضوع مُتّصل، انتشر في المجتمع الرومانيّ الثريّ نوع من الأحجار الكريمة والذي دعي الحجر الفلّوري وكان مصدره الهند السكيثية وإيران[١]. وتمتّع هذا الحجر بقيمة كبيرة، كما كان له لمعان قويّ وألوان مُتعدّدة تراوحت بين الأرجوان والأزرق والأحمر. ودخل هذا الحجر، بشكل

---

[1] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p162.
[2] Martial; Epigrams, II, 37.
[3] Juvenal; Satires, VII, 149.
[4] Juvenal; Satires, VII, 139- 140.
[5] Martial; Epigrams, XI, 59.
[6] Philostratus; Life of Apollonius of Tyana, I, 10.
[7] Martial; Epigrams, XIV, 109.
[1] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p150.

خاصّ، في صنع الكؤوس الغالية التي عُرضت على مآدب كبار أثرياء الرومان[١]. ووصف بليني كيف قام أحّد الأغنياء الرومان بدفع مبلغ ٧٠ ألف سيستريس لشراء كأس واحد من الحجر الفلّوري، وكيف أُعجب الرجل بذلك الكأس إلى درجة قام معها بمضغ أحّد حوافه[٢].

كما أورد بليني أنّ قُنصل سابق، يُدعى تيتوس بيترونيوس(Titus Petronius)، أقدم في العام ٦٦م على تحطيم مِغْرفة من الحجر الفلوري تساوي ٣٠٠ ألف سيستريس قبل أنْ ينتحر بناءً على أوامر من الإمبراطور نيرون. ويُعلّق بليني على هذه الحادثة فيقول:" كسر بيترونيوس هذه المغرفة ليمنع الإمبراطور نيرون من استخدامها على موائد عشاءه. على أيّة حال، فإنّ نيرون فاق الجميع(بتبذيره) بإنفاقه مبلغ مليون سيستريس على وعاء واحد"[٣]. ويبدو أنّ الأحجار الكريمة الهنديّة قد وجدت طريقها إلى بعض فئات المجتمع الرومانيّ الأقلّ غنى، إذْ أشار بليني نفسه إلى حجر كريم أخضر، مصدره الهند، سمّاه " إكسثوس(xuthos)"، وذكر أنّ هذا النوع من الحجارة الكريمة يُعتبر مُناسباً لعامّة الشعب الرومانيّ[٤].

٢- الأصبغة المُتنوّعة:

لجأ بعض التجّار الرومان، العاملين في التجارة مع اليمن والشرق، إلى استيراد أنواع من الأصبغة من اليمن والموانئ التاميليّة. هذه الأصبغة كانت عبارة عن عصائر تُستخرج من مواد طبيعيّة بعضها نباتيّ كالزعفران أو دم الأخوين[٥]، وبعضها من طمي الأنهار أو دم الفيلة. ويوضّح بليني النقطة الأخيرة عندما يُورد:" تُقدّم الهند الأصبغة من طمي أنهارها ودماء أفاعيها وفيلتها"[٦]. كما جرى استيراد نوع من الأصبغة السوداء التي استُخلصت من عاج الفيلة المحروق.

وكان لهذه الأصبغة دور مهمّ في المجتمع الرومانيّ، إذْ أنّ العديد من الجدران الداخليّة للبيوت والقصور الرومانيّة جرى تلوينها بألوان حيويّة، أو رُسمت عليها مشاهد من الطبيعة، ومن الأساطير الكلاسيكيّة. كما انتشر استخدام هذه الأصبغة في رسم الصور المُلوّنة على العربات، وفي صباغة قطع الأخشاب التي كانت مُعدّة للمحارق الجنائزيّة[١].

كما أضيفت تلك الأصبغة إلى الإفرازات الشمعية التي كانت تُستخدم في تلوين السفن. فيذكر بليني:" كان من الشائع أنْ يتمّ صباغة السفن الحربيّة، أمّا الآن فإنّ سفن الشحن تتبع هذه العادة

---

[1] Singer. C; op, cit, p20.
[2] Pliny; N. H, XXXVII, 7.
[3] Ibid.
[4] Ibid, 45.
[٥] النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٤٣.
[6] Pliny; N. H, XXXV, 32.
[1] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p187.

أيضاً"[١]. و استخدمت بعض الأصباغ النيليّة في الحالات العلاجيّة، إذْ كانت نافعة في تجفيف القروح الجلدية المفتوحة، والمُساعَدة على مُعالجتها[٢].

أمّا عن أسعار تلك الأصبغة فإنّها بقيت أقلّ تكلفة من الأصبغة المُتوسّطية بالرغم من أنّها كانت مُستوردة عبر آلاف الكيلومترات. فكلّف الباوند الواحد من الأصبغة المتوسّطية مبلغ عشرة دنانير للباوند، أمّا النيلة الهنديّة فكلّفت، وبحسب بليني، مبلغ سبعة دنانير رومانية للباوند الواحد"[٣].

٣- العبيد:

قد يبدو غريباً، للوهلة الأولى، أنْ يقوم التجّار الرومان باستيراد العبيد من أسواق اليمن والهند إلى الأراضي الرومانية. تلك الأراضي التي كانت تمتلك مصادر واسعة للتزوّد بالعبيد تبدأ بأسرى الحروب و لا تنتهي مع الجنود الفارّين من أرض المعركة[٤]. إلّا أنّ الترف والبذخ الذي سرى في أوصال المجتمع الرومانيّ جعل من العبيد الشرقيين سلعة مرغوبة، فجرى استيرادهم بأعدادٍ لابأس بها[٥]. إذْ اعتقد الرومان الأغنياء أنّ امتلاك عبيدٍ من خارج الإمبراطورية، سيبدو أمراً عصريّاً، ويعكس ثرائهم، وعلو شأنهم[٦].

وربّما يعكس الخطاب الذي وجّهه الإمبراطور تيبيريوس إلى مجلس الشيوخ، والذي عدّد فيه العبيد كمظهر من مظاهر الترف، وقرن حيازتهم بحيازة الحرير الصينيّ، أنّ العبيد كانوا مظهراً إضافيّاً من مظاهر الترف في المجتمع الرومانيّ. فقال:" من أين يجب أنْ أبدأ منعي، وأحاول الرجوع إلى المعايير القديمة؟!. هل أبدأ بالقصور الواسعة، أم الحشود العالمية للعبيد، أم اللباس الحريريّ للرجال الذي يتعذّر تمييزه عن لباس النساء؟"[٧].

وُتقّدم تعرفة الإسكندريّة دليلاً على أنّ العبيد الهنود كانوا جزءاً من الواردات الرومانية من الهند[١]. كما أشار دليل البحر الإريثيري إلى دخول العبيد في قائمة السلع التي حصل عليها التاجر الرومانيّ أثناء نزوله في اليمن وموانئ شرقي أفريقية[٢].

ولمْ يكن العبد الهنديّ يقوم بالأعمال الشائعة التي يقوم بها العبيد العاديّون من عمل في المناجم

---

[1] Pliny; N. H, XXXV, 32.
[2] Pliny; N. H, XXXV, 46.
[3] Pliny; N. H, XXXIII, 57.

[٤] للوقوف على مصادر العبيد في العصر الرومانيّ، راجع:
Scheidel. W; The Roman slave supply, Stanford University, 2007, pp6- 11.
[5] Dalby. A; op, cit, p191.
[6] Whittaker. C. R; op, cit, p151.
[7] Tacitus; Annals, III, 53.
[1] Justinian Digest; XXXIX, 4, 16, 7.
[2] P. M. E; VIII. XIII. XXXI.

أو الفلاحة أو التنظيف[١]، وإنّما أُسند إليهم أعمال تضمن عرضهم على مآدب الأثرياء الرومان الفاخرة، فقام أغلبهم بتقديم الطعام أو سكب الشراب للضيوف الأثرياء[٢]. وأشار بليني إلى أنّ العديد من الأشخاص من بلدان المحيط الهنديّ كانوا يُجلبون إلى روما لإدهاش الضيوف وإبهاجهم على موائد العشاء الرومانيّة الفاخرة[٣]. وجرى بيع الخصيّ الهنديّ بأسعار عالية، إذْ يوحي مارتيال وبليني أنّ العبد الواحد قد وصل إلى سعر يتجاوز ١٠ آلاف سيستريس[٤].

٤- قِطع الشَعْر الهنديّ:

إحدى أغرب السلع التي جلبها التاجر الرومانيّ من الهند كانت قِطع الشعر الهنديّ، إذْ أُدرجت هذه السلعة في تعرفة الإسكندرية كإحدى الواردات الرومانية من الهند[٥]. هذا الشَعر الهنديّ كان يُستخدم لصنع الشعر المُستعار(الباروكة) الذي كانت تستخدمه النسوة الرومانيّات. إذْ أنّ الجهد والوقت الذي كان يتطلّبه تصفيف الشعر، دفع النساء الرومانيات من الطبقة الراقية لاستخدام الشعر المُستعار المُصفّف سلفاً. كما تمّت إضافة قطع الشعر المُستعار على الشعر الأصليّ ليزيد من طوله وجماله[٦].

وسرت عادة دينيّة في الهند القديمة، لاتزال موجودة إلى يومنا هذا، تقوم بموجبها النسوة الهندوسيّات المُؤمنات بالتبرّع بشعرهنّ للمعابد التي كانت تقوم، بدورها، بتجميع هذا الشعر وبيعه على شكل رُزم للتجار الرومان النازلين في الموانئ الهنديّة. هؤلاء التجّار الذين حملوه لأنّهم كانوا يُدركون أنّ عليه طلباً في السوق الرومانية[١].

٥- أحجار المُرمر:

وهي نوع من الرخام الذي ذكره دليل البحر الإريثيري في قائمة السلع المُصدّرة من ميناء مُخا[٢]. إلّا أنّ الواردات الرومانيّة من المُرمر لمْ تقتصر على اليمن، بلْ جرى استيراد هذه السلعة من الهند أيضاً. إذْ عندما صنّف بليني أنواع المُرمر، فإنّه ذكر أنّ " أفضل أنواع المُرمر يأتي

---

١ للوقوف على الأعمال الشائعة التي كان يتمّ إيكالها إلى العبيد في العصر الرومانيّ، راجع: حمدان(عبد المجيد): العبيد عند الرومان خلال القرنين الثاني والأوّل قبل الميلاد، ص٦٦، ٦٨.

2 Juvenal; Satires, V, 67- 74.

3 Pliny; N. H, XXXII, 21.

4 Martial; Epigrams, III, 62. ; Pliny; N. H, VII, 39.

ولمقارنة أسعار العبيد الهنود مع أسعار العبيد العاديين في السوق الرومانيّة، راجع الأسعار التي قدّمتها الدراسة العلميّة في: حمدان(عبد المجيد): العبيد عند الرومان خلال القرنين الثاني والأوّل قبل الميلاد، ص٦٤، ٦٥. راجع أيضاً:

Westermann. W. L; The Slave Systems of Greek and Roman Antiquity, American Philosophical Society, Philadelphia, 1955, pp100, 101.

5 Justinian Digest; XXXIX, 4, 16, 7.

6 Roberts. P; op, cit, p61.

1 McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p42.

2 P. M. E; XXIV.

من بلاد فارس، إلّا أنّ الذي يتلوه في الجودة كان المُرمر الهنديّ الذي اعتبره بليني أرفع من الأنواع السوريّة لهذا المُنتج"[١]. وكان المُرمر من السلع ذات الطلب الكبير في المُجتمع الرومانيّ، إذْ بإمكان الصانع الرومانيّ تقطيعه بسهولة ليصنع منه الأواني التزيينيّة، وعُلب العطور الغالية الثمن[٢]. وورد في قائمة الضرائب التدمريّة أنّ العطور المُعبأة في مثل هذا النوع من الجرار كان يخضع لضرائب مُرتفعة[٣].

رابعاً: مرابح التجّار الرومان من استيراد السلع اليمنيّة والشرقيّة:

شهدت تجارة البحر المُتوسّط نموّاً كبيرة خلال العصر الرومانيّ وهي زيادة يدلّ عليها العدد الكبير من حطام السفن المُؤرّخة إلى الفترة بين ٢٠٠ ق.م – ٢٠٠م[٤]. و ممّا لاشكّ فيه أنّ التجارة الشرقيّة قدْ ساهمت في هذا النمو من خلال زيادة حجم الشحن المحمول من اليمن والشرق إلى مصر، ومنها إلى الطرق التجاريّة المُتوسّطيّة التقليديّة. فالتجارة الدوليّة عامل مهمّ لابدّ من أخذه بعين الاعتبار عند دراسة حجم المرور التجاريّ الداخليّ عبر المتوسّط في العصر الرومانيّ.

وحقّقت السلع الشرقيّة مرابح ضخمة للتجّار الرومان، إذْ أنّ شحنة من ٢٠٠ طن من الفلفل كانت تُساوي في الأسواق الرومانيّة أكثر من ٦ مليون سيسترِيس أو ألف تالانت يونانيّ[٥]. وتمّت الإشارة سابقاً إلى أنّ تواريخ الهان قد ذكرت أنّ الرومان كانوا يبيعون السلع الشرقيّة بعشرة أضعاف السعر الذي اشتروها فيه من أسواق الهند[٦]. لذلك فإنّ السفينة الرومانيّة التي كانت تحمل مبلغ من المال يوازي المبلغ الذي احتواه كنز كوتايام والبالغ ٨٠٠ أوري ذهبيّ= ٨٠٠ ألف سيسترِيس[١]، كانت ستشتريّ سلعاً يُمكن بيعها في أسواق المُتوسّط بحوالي ٨ مليون سيسترِيس[٢]. وإذا تمّ إضافة السلع الرومانيّة، كالنبيذ والأواني الزجاجية والخزفيّة، والتي حملها معه التاجر الرومانيّ إلى الأسواق الشرقيّة فإنّ هذا سيزيد من قيمة الشحن العائد ليصل إلى حوالي ٩ مليون سيسترِيس وهي نفس قيمة الشحن التي ذكرت ورقة بردي موزوريس أنّ سفينة هيرمابولون العائدة من الهند كانت تحمله على متنها[٣].

---

[1] Pliny; N. H, XXVII, 12- 13.

[2] Casson, L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, op, cit, p 196.

[٣] النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٢٦٤.

[4] Hopkins. K; Taxes and Trade in the Roman Empire, , Journal of Roman Studies, No. 70, 1980, pp101- 125, pp105, 106.

[5] Pliny; N. H, XII, 14.

[6] Hou Hanshu; LXXXVIII, 29.

[1] Schoff. M. Wilfred. H; op, cit, p208. ; Turner. P; Roman Coins from India, op, cit, pp8, 9.

[2] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p161.

[3] Casson. L; New Light on Maritime Loans: op, cit, p195.

وبذلك فإنّ عدد ١٢٠ سفينة التي ذكر استرابون أنّها كانت تقصد الهند سنوياً[١]، كانت ستحقّق مرابح سنويّة للتجّار الرومان تصل إلى مليار و٨٠ مليون سيسترس سنوياً[٢]. ويقترح الباحثون أنّ ميزانيّة الإنفاق في الإمبراطوريّة الرومانيّة بلغت خلال القرن الأوّل حوالي ٨٠٠ مليون سيسترس، وأنّ القيمة الإجماليّة للتجارة بين روما والمحافظات قد بلغت حوالي مليار سيسترس[٣]، لذلك فإنّ حجم التجارة الشرقيّة البالغ حوالي مليار و ٨٠ مليون سيسترس يُعتبر دليلاً على أنّ التجارة البحريّة الرومانيّة مع الشرق كانت ظاهرة مُهمّة في الاقتصاد الرومانيّ.

هذه الأرباح التي حقّقها التجار الرومان من التجارة الدوليّة وفّرت لهم ثروات كبيرة أنفقوا قسم كبير منها على المشاريع العمرانية والترفيهية.

فلجأ رجال الأعمال الرومان الذين حقّقوا نجاحاً في بعثاتهم التجاريّة الشرقيّة إلى أساليب حياة استثنائية، فلجأ البعض منهم إلى إقامة فيلّات أشبه بالقصور على شاطئ المتوسّط، وإلى امتلاك عقارات زراعيّة ضخمة وظّفوا فيها مئات العمال والعبيد[٤]. ويهجو بترونيوس الأساليب المُترفة لهؤلاء التجّار الكبار عندما يصف أعمال المعتق تريمالخيو، فيقول على لسان تريمالخيو: " في رحلة بحريّة واحدة كسبت عشرة ملايين سيسترس. اشتريت فوراً كلّ عقارات سيّدي السابق، بنيت منزلاً، و استثمرت في العبيد والنقل"[٥]. وما قام به تريمالخيو ينطبق، ربّما، على كبار التجّار الرومان الذين اشتركوا في التجارة الشرقيّة عبر البحر الأحمر، ومنهم فاروس الذي امتلك عدّة سفن في ميناء برنيكيّ[٦]، أو التاجر الذي قدّم القرض المذكور في ورقة بردي موزوريس[٧]. ويصف جوفنال نشاط مثل هؤلاء التجّار عندما يُورد: " التجّار الذين يُجازفون في المخاطر من أجل ألف تالانت أو مئة قصر. انظر إلى موانئنا ولاحظ كيف تزدحم بحارنا بالسفن الكبيرة"[١].

ويصف فيلوستراتوس تاجر رومانيّ، يُدعى بروكلوس(Proclus)، جمع ثروة كبيرة من التجارة الإسكندرانيّة، ولكنّه" أراد التمتّع بالسلام والهدوء في أثينا"[٢]، لذلك انتقل إلى مدينة أثينا حاملاً معه مبلغاً ضخماً من المال، وعدد من العبيد، وكمّ ضخم من الأثاث المنزليّ المُزخرف. واشترى، لاستخدامه الخاصّ، أربع منازل ضخمة كالقصور. وأخذ بروكلوس يُدير أعماله التجاريّة من مكان إقامته في أثينا عن طريق وكلائه في الإسكندريّة. ويُوضّح فيلوستراتوس أنّ بروكلوس استلم

---

[1] Strabo; the Geography, XVII ,1, 3.
[2] McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p161.
[3] Duncan. J; Money and Government in the Roman Empire, Cambridge University Press, Cambridge, 1994, pp33- 46.
[4] McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p104.
[5] Petronius; Satyricon, LXXVI.
[6] Bagnall. R. S. and Helms. C; Documents from Berenike, op, cit, p71.
[7] Casson. L; New Light on Maritime Loans, op, cit, pp196, 197.
[1] Juvenal; Satires, XIV, 256- 302.
[2] Philostratos; Lives of the Sophists, XXI, 603.

شحنات مُنتظمة من البخّور، المُرّ، العاج، ورق البردي من مصر مباشرة. وقام ببيع تلك السلع إلى أولئك الذين تاجروا بمثل هذه الأشياء. كما قرّر بروكلوس أنْ يستثمر أرباحه في مشاريع خدميّة للمواطنين في أثينا، لذلك قام ببناء أكاديميّة لتعليم الفلسفة في أثينا مع مجموعة من المباني الضخمة[١].

هذه المرابح الهائلة من العمل التجاريّ لمْ تكن تأتي التاجر الرومانيّ من فراغ، بلْ كان عليه أنْ يدخل غمار المخاطر، ويزج بنفسه وأمواله في رحلة بحريّة قدْ تُكلّفه حياته. ويُعبّر جوفنال عن هذا الوضع فيُورد:" سيُحمّل التاجر كامل سفينته بالسلع. وبلوح يفصل بينه وبين المحيط سيتحمّل ذلك التاجر مشقّة وخطر من أجل بضعة قطع من الفضّة". ويُذكّر جوفنال قرّاءه فيُورد: " في هذه الليلة بالذات يرتمي الفقير التعيس بين الأمواج طافياً بين الأخشاب المُتكسّرة، وتغمره الأمواج، ولكنّه سيبقى مُمسكاً محفظته بيده اليُسرى أو يُمسكها حتّى بأسنانه"[٢].

إلّا أنّ جوفنال يعود ويستدرك أنّ المرابح من التجارة تستحقّ أنْ يُجازف التاجر من أجلها فيُورد: " إذا أنت كنت مُتقاعس جدّاً عن القيام بالأعباء المُرهقة للمعسكر، إذا كان صوت بوق الحرب يصعق روحك، إذن اشترِ في المرّة القادمة شئياً يمكن أن تبيعه بالنصف. يجب عليك أنْ لا تُفرّق بين رائحة جلود الحيوانات ورائحة العطور لأنّ رائحة الربح أفضل مهما كانت الجهة التي جاءت منها"[٣].

والتاجر الرومانيّ بدوره وعىَ بصدق ما أورده جوفنال، من أنّ الربح يستحقّ المُخاطرة. فقطع آلاف الكيلومترات الفاصلة بين حدود إمبراطورتيه من جهة واليمن والشرق من جهة أخرى، فجلب غريب السلع وأثمنها ليطرحها في المجتمع الرومانيّ المُتعطّش لكلّ ما هو غريب وجديد.

---

[1] Philostratos; Lives of the Sophists, XXI, 603.

[2] Juvenal; Satires, XIV, 256- 302.

[3] Juvenal; Satires, XIV, 189- 255.

الخاتمة:

تناولت هذه الأطروحة بالدراسة التجارة الرومانيّة مع اليمن والهند والصين، فبحثت في الطُرق الذي سلكها التاجر الرومانيّ حتّى وصل إلى هذه المناطق، والمحطّات التجاريّة التي نزل بها، والسلع التي عرضها، وتلك التي استوردها، وكيفيّة إدارة وتسيير تلك التجارة البعيدة المسافة. ومن خلال البحث في تلك الخطوط العريضة وما تطويه بينها من تفاصيل هامّة، فقد تمكّنت هذه الدراسة المُتواضعة من التوصّل إلى جُملةٍ من النتائج أهمّها:

١– كان للتجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق خلفيّة تاريخيّة، وركائز وضعها من سبقهم من فراعنة مصريين وفُرس أخمينيين ويونان هللينستيين. هذه الركائز وإنْ اعتمد عليها الرومان في فتح باب التجارة مع اليمن والشرق، على مصراعيه، إلّا أنّها كانت قاصرة، في أيّام من وضعوها، عن تحقيق تبادل تجاريّ فعليّ بين غربيّ أسية وشرقها، وبقيت في إطار مُحاولات لتنشيط التجارة تمّ بلّورتها في هذه الأطروحة ضمن تطوّرات التجارة مع اليمن والشرق في العصر الهللينستيّ.

٢– لمْ يكن الإسكندر المقدونيّ قائداً حربيّاً ومُخطّطاً عسكريّاً فحسب، بلْ كان خير من حمل لواء الحضارة الإنسانيّة في أيّامه، لذلك أنشأ المدن من إسكندريّة مصر إلى إسكندريّة الهند. وسيّر الحملات الاستكشافية من الهند إلى الخليج العربيّ، ومن الخليج العربيّ إلى مصر. فأعطت للصلات التجاريّة بين الغرب والشرق دفعاً قويّاً، ولاسيّما وأنّ إسكندريّة مصر التي بناها الإسكندر، قدْ تحوّلت إلى مركز للتجارة العالميّة طوال العصر الهللينستيّ والرومانيّ، وكذلك إسكندريّة الخليج (خاراكس) التي غدت هي الأخرى رأسُ حربةٍ في التجارة العالميّة بالسلع العربيّة والشرقيّة، واستمرت في دورها هذا حتّى أيّام الفرس الساسانيين.

٣– لمْ يُتابع خلفاء الإسكندر المقدونيّ في سورية ومصر الخُطط التي وضعها قائدهم الإسكندر، إلّا أنّهم لمْ يتركوا الاهتمام باليمن والهند بشكل كامل. إذْ فرضت الحاجة للفيلة في المعارك والسلع العطرية في المعابد، فرضت عليهم البقاء على اتصال دائم مع اليمن والهند. إلّا أنّ هذا الاتصال بقي محدوداً ومحصوراً ضمن الأشخاص الذين سيّرتهم السلطة السلوقيّة ومُنافسَتُها السلطة البطلميّة لتحقيق مصالح حكومية وليس مصالح شخصيّة للتجار.

٤– امتلك السلوقيّون الأفضليّة في مجال الاتصال التجاريّ مع الهند على اعتبار أنّهم كانوا يرتبطون معها بعدّة طرق برّية وطريق بحريّة تمرّ عبر الخليج العربيّ. لذلك فقد عمل السلوقيّون على تنشيط التجارة في الخليج العربيّ ووجّه بعض ملوكهم جُلّ اهتمامهم إلى مدينة الجرهاء المُسيطرة على تجارة الخليج آنذاك.

٥– بالرغم من محاولات السلوقيين تنشيط التجارة بين الشرق والغرب، إلّا أنّ محاولاتهم تلك بدتْ صغيرة أمام ما حقّقه مُنافسوهم البطالمة في مصر. إذْ ومع تمكين حكمهم في مصر شرع

البطالمة في إرساء الحملات لكشف المجهول في البحر الأحمر وشرقيّ أفريقية. فوصل بعضها إلى خليج العقبة شمالا، ووصل البعض الآخر إلى مضيق باب المندب جنوباً وكانت النتيجة المزيد من الوعي وتراكم المعلومات الجغرافيّة عن هذه المنطقة بدت بوضوح لدى العالم اليونانيّ ايراتوستثيس.

٦- قام البطالمة بتأسيس سلسلة من الموانئ والمحطّات على طول الساحل الغربيّ للبحر الأحمر وبعضها على الساحل الشرقيّ. هذه الموانئ وإنْ كان أغلبها بقصد تسهيل عمليّات صيد فيلة الحرب الأفريقية، إلّا أنّها شكلت الدعائم التي اعتمد عليها خلفاؤهم الرومان في تجارتهم مع اليمن والشرق. كما تمكّن البطالمة، في أواخر عصرهم، من اكتشاف الطريق البحريّة بين البحر الأحمر والهند، ومن الحصول على السلع من المُنتِج الهنديّ مُباشرة دون الحاجة للوسيط العربيّ. إلّا أنّ تلك الحركة التجاريّة بقيت حكراً على الحكومة البطلميّة، ولمْ يُسمح للتاجر بالتصرّف بشيء من السلع التي يحملها من الشرق.

٧- اكتشف البحّار اليونانيّ هيبالوس سرّ الرياح الموسميّة التي تهبّ في المحيط الهنديّ. هذا السرّ الذي حرص العرب، لأجيال مُتعاقبة، على إخفائه حتّى يُحافظوا على احتكارهم لجلب وبيع السلع الهنديّة. وكان لهذا الاكتشاف نتائج بعيدة الأثر على التجارة العالميّة، فذهبت أهمّية موانئ كعدن و أوكليس، وارتفعت أهمّية أخرى مثل برنيكي والإسكندريّة. وفُتح مع هذا الاكتشاف الجغرافيّ خطّ ملاحيّ مُباشر بين مصر والهند.

٨- التبادل التجاريّ الفعليّ بين مصر وسورية من جهة، واليمن والشرق من جهة أخرى بدأ مع السيطرة الرومانيّة على الشرق الهللينستيّ ٦٤ق.م في سورية و٢٧ق.م في مصر. هذه السيطرة التي وحّدت الشرق والغرب في إمبراطوريّة واحدة، وضخّت في المجتمع الرومانيّ ثروات كبيرة كان لها أكبر الأثر في تحفيز المواطنين الرومان على امتلاك سلع الرفاهيّة التي كان مصدرها اليمن والهند والصين، وبالتالي تحفيز عمل التجّار الرومان مع هذه المناطق.

٩- ارتبطت الإمبراطوريّة الرومانيّة مع اليمن، مصدر البخّور واللبان، بشبكة من الطرق التجاريّة، بعضها برّي وبعضها بحريّ. أمّا الطريق البرّية فكانت تمتدّ من موانئ جنوبيّ اليمن في قنا وعدن لتصل إلى العاصمة النبطيّة البتراء ومنها تتفرّع شمالاً إلى المُتوسّط وغرباً إلى مصر وشرقاً إلى تدمر فبلاد ما بين النهرين. أمّا الطريق البحريّة وهي الأهمّ فكانت تنطلق من موانئ مصر الرومانيّة في برنيكي وميوس هرموس عبر البحر الأحمر لتصل إلى الموانئ اليمنيّة في مخا(موزا)، أوكليس، عدن، قنا.

١٠- سيطر الأنباط على النهاية الشماليّة لطريق البخّور البرّي، فقاموا بذلك بدور الوسيط الثريّ بين المُنتِج اليمنيّ والمُستهلِك الرومانيّ. هذه الوساطة منحتهم سُمعة تجاريّة عالميّة واستقرار اقتصادي مكّنهم من تأسيس مملكة قويّة ومن حيازة ثروات هائلة. إلّا أنّ السلطة الرومانيّة

انتزعت دور الوسيط التجاريّ من مملكة الأنباط، فقام الإمبراطور تراجان بضمّ مملكتهم عام ١٠٦م، ونظّمها ضمن ما عُرف باسم ولاية العربيّة التي احتفظت بالدور الذي قامت به مملكة الأنباط في مجال التجارة مع اليمن، ولكنّ بوتيرة أضعف وزخم أقلّ.

١١– ترتكز الطريق البحريّة التي سلكتها التجارة الرومانيّة نحو اليمن والهند على ثلاث ركائز هي: موانئ برنيكي، ميوس هرموس الواقعة في مصر الرومانية على الساحل الغربيّ للبحر الأحمر وميناء قفط أو كوبتوس على نهر النيل. وربطت بين برنيكي و ميوس هرموس من جهة و كوبتوس من جهة أخرى شبكة من الطُرق التي عبرت الصحراء الشرقيّة لمصر.

١٢– عملت الحكومة الرومانيّة جهدها على تنشيط الحركة التجاريّة البريّة والبحريّة مع اليمن وعلى فرض سيطرتها المُباشرة على تلك الطُرق. فأقامت علاقات سياسيّة مع بعض ممالك اليمن وجرى تبادل السفراء والهدايا. وأتبعت ذلك بوسائل لوجستيّة، فشقّت طُرق تجاريّة جديدة، وأدخلت التحسينات على الطُرق الصحراوية القديمة التي ربطت بين موانئ البحر الأحمر المصريّة و كوبتوس على النيل. وزوّدت تلك الطرق بمحطّات للتزوّد بالمياه، ونقاط عسكريّة لمُكافحة قطّاع الطرق واللصوص.

١٣– لمْ تكتفِ السلطة الرومانيّة بالوسائل السياسيّة واللوجستيّة لتشجيع الحركة التجاريّة مع اليمن والشرق. بلْ لجأتْ إلى وسائل عسكريّة أيضاً. فأرسل أوغسطس حملة برّية بقيادة حاكم مصر إيليوس غالوس. وأنشأت أسطولاً في البحر الأحمر لمحاربة القراصنة. كما ركّزت قاعدة عسكريّة على جزيرة فرسان لتأمين مزيد من الأمن لسفنها التجاريّة العابرة للبحر الأحمر.

١٤– تعامل التاجر الرومانيّ مع عدّة موانئ على الساحل الغربيّ والجنوبيّ لليمن، إلّا أنّ أهمّها كانت موانئ مخا(موزا)، عدن، قنا والتي حمل إليها التاجر الرومانيّ تشكيلة واسعة من السلع الرومانيّة، كالألبسة والمصنوعات الزجاجية والنبيذ، فضلاً عن كمّيات كبيرة من العملة الرومانيّة الذهبّية والفضّية.

١٥– شكّلت الهند أحّد الوجهات الرئيسيّة للتاجر الرومانيّ الذي قطع آلاف الكيلومترات للحصول على السلع الهنديّة والصينيّة كالتوابل والحرير. وأخضع التاجر الرومانيّ رحلته نحو الشرق لجدول مواعيد صارم توقّف على مواعيد هبوب الرياح الموسميّة ومواعيد جني محصول التوابل.

١٦– عانت شبه الجزيرة الهنديّة من تقسيم سياسيّ ميّز طابعها خلال الفترة الزمنيّة التي عالجتها هذه الأطروحة. وهو ما انعكس على التاجر الرومانيّ الذي توجّب عليه التعامل مع مناطق وموانئ تختلف في السلطة الحاكمة التي تتبع لها. كما عانوا، أحياناً، من الصراعات العسكريّة بين ممالك الهند، فأُغلقت موانئ في وجوههم حيناً ، وفقدوا سُفنهم وأموالهم حيناً أخر.

١٧– تعامل التاجر الرومانيّ، الواصل للهند، مع سلسلة من الموانئ والمحطّات التجاريّة، كان أهمّها من الشمال إلى الجنوب: مدينة مينانجارا شمالي غربيّ الهند، ميناء باريجازا التابع لسلطة

الساكاس، ميناء كالينا التابع لسلطة الساتافاهانا، ميناء موزوريس التابع لمملكة التشيرا التاميلية، ميناء نيل كيندا التابع لمملكة الباندیان، ميناءا كومار وأركاميدو التابعان لمملكة التشولا. وصدّر التجّار الرومان إلى هذه الموانئ أنواع مُتعدّدة من السلع، كالأواني الزجاجية والخزفيّة، والنبيذ، وكمّيات ضخمة من العملة والسبائك الرومانيّة الذهبيّة والفضّية.

١٨- تابعت بعض السفن التجاريّة الرومانيّة رحلتها نحو جزيرة سيرلانكا جنوبيّ الهند، ونحو شبه الجزيرة الملاوية جنوبيّ شرقي أسية. وهذه النقطة أثبتها الحضور المُتنامي لسيريلانكا ومناطق جنوبيّ شرقيّ أسية في المصار الرومانيّة.

١٩- حفظت المصادر الصينيّة معلومات عن الشعب الرومانيّ، ومعلومات عن سفارة رومانيّة أُرسلت إلى أرض الصين، عُرفت باسم سفارة أنطون نسبةً إلى الإمبراطور ماركوس أنطونيوس أوريليوس الذي أرسل تلك السفارة بحسب أغلب التفسيرات والتحليلات العلميّة.

٢٠- عانت التجارة الرومانيّة مع اليمن والهند من كساد وتراجع خلال القرن الثالث الميلاديّ. هذا الكساد، الذي أثبتته المصادر الآثريّة، يعود إلى عدّة عوامل أهمّها انعدام الأمن على طول الطرق التجارية المصريّة، والتضخّم الاقتصادي الذي أصاب الإمبراطوريّة الرومانيّة جرّاء ما عُرف اصطلاحاً بأزمة القرن الثالث. إلّا أنّ التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق ما لبثت أنْ استعادت عافيتها مع بداية القرن الرابع الميلاديّ، وهو ما شهدت عليه مُختلف الدلائل الآثريّة.

٢١- شكّلت تدمر بموقعها ونشاط تجّارها وقوافلهم أحّد أهمّ مدن القوافل في العصر الإمبراطوريّ الرومانيّ. هذا النشاط التجاريّ انعكس على تلك المدينة السوريّة وأهلها. فسرى الثراء في أوصالها، وأقيمت المنشآت المعماريّة الضخمة وتمكّنت من إقامة دولة قويّة الأركان تمكّنت في القرن الثالث الميلاديّ من توسيع حدود سيطرتها على حساب الإمبراطوريّة الرومانيّة، فوصلت نطاق سيطرتها إلى أسية الصغرى شمالاً ومصر غرباً.

٢٢- تعدّدت المحطّات التجاريّة التي قصدها التاجر التدمريّ للحصول على السلع الهنديّة والصينيّة، فكان بعضها في بلاد ما بين النهرين مثل محطّة فولوجازيس، وبعضها على رأس الخليج العربي مثل مدينة خاراكس وميناء فرات. وبعضها كان في الهند نفسها مثل الهند السكيثيّة شمال غربيّ الهند.

٢٣- انعكست العلاقات العدائيّة بين الرومان من جهة والبارثيين وأسلافهم الساسانيين من جهة أخرى على التجارة التدمريّة. فانعكس بعض الحروب إيجاباً مثل حملة تراجان، وبعضها سلباً مثل حملة لوكيوس فيروس التي كانت أحّد الأسباب في توسّع نطاق عمل التجّار التدمريين حتّى وصل إلى ولاية مصر الرومانيّة.

٢٤- لمْ تقتصر الطرق التجاريّة العابرة لسورية الرومانيّة على الطريق المركزيّة العابرة لتدمر. بلْ وُجدت طريق أخرى سلكت شمالي سورية ووصلت إلى زيوغما على نهر الفرات. هذه الطريق

عُرفت باسم طريق الفرات الشماليّة وقامت بدور، لابأس به، في تزويد عالم البحر المُتوسّط بالسلع الهنديّة والصينيّة.

٢٥- الطريق البرّية الثالثة التي ربطت سورية الرومانيّة مع أواسط أسية وشماليّ الهند والهان الصينيّة كانت الطريق المشهورة بطريق الحرير، والتي امتدت من مدينة لويانج الصينيّة ووصلت إلى بلاد ما بين النهرين في نصيبين وسلوقية دجلة وطيسفون. كما تابع فرع منها حتّى المُتوسّط. إلّا أنّ هذه الطريق الحريريّة بقيت حكراً على بعض التجّار الرومان الجريئين الذي امتلكوا الشجاعة على ولوج هذه الطريق المارّة عبر أراضي أعداء حكومتهم من البارثيين والساسانيين.

٢٦- خضعت التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق لإدارة صارمة من جانب الحكومة الرومانيّة. فحدّدت روما الطُرق الواجب على التجّار عبورها في مصر. وحدّدت قيمة الضرائب الواجب على هؤلاء التجّار دفعها للخزينة الإمبراطورية في مختلف الأماكن والمُناسبات. لابلْ قامت في أواخر العصر الإمبراطوريّ بتحديد قيمة السلع الشرقيّة المطروحة في السوق الرومانيّة.

٢٧- جذبت التجارة الرومانيّة مع اليمن والهند تجّاراً من مختلف الأجناس والفئات الاجتماعية. فعمل بها تجّار من الرومان وغير الرومان، من الرجال والنساء، من مُتوسّطي الثراء ومن فاحشي الثراء. لابل اشترك بها أحياناً أبناء الطبقة الأرستقراطية أنفسهم. ومنهم جوليوس ماركوس ألكسندر سليل العائلة الإسكندرانية الأرستقراطيّة.

٢٨- تنوّعت الضرائب التي دفعها التجار الرومان للخزينة الإمبراطوريّة، فتراوحت بين ضريبة الميناء(بوتوريا) وضريبة المرور في كوبتوس وضريبة الربع أو تيتارت في الإسكندريّة. وشكّلت هذه الضرائب بمجموعها مصدر دخل قويّ للإمبراطوريّة الرومانيّة. هذا الدخل طُرح كأحّد الأسباب التي دفعت الحكومة الرومانية للعناية بالطُرق التي سلكها تجّارها، وبمصالح هؤلاء التجّار.

٢٩- التجارة التدمريّة هي الأخرى خضعت لإدارة ناجحة، إلّا أنّ المركز الاجتماعي الذي حازه التجّار في تدمر فاق المركز الذي حازه أقرانهم من التجّار المُنتشرين في باقي أنحاء الإمبراطوريّة الرومانيّة. فأقيمت لهم التماثيل والنقوش التشريفيّة التي شكّلت المصدر الرئيسيّ لدراسة التجارة التدمريّة. وآزرهم في عملهم كبار رجال الدولة من السياسيين والأرستقراطيين.

٣٠- عملت الحكومة التدمريّة على حماية قوافلها وتجّارها، فركّزت سلسلة من المفارز العسكريّة في المحطّات التي نزل بها تجّارها مثل دورا أوروبوس، هيت، عانة، وحتّى في فولوجازيس البارثيّة. كما سيّرت دوريّات على طول الطرق الصحراويّة التي ربطت تدمر مع نهر الفرات.

٣١- تنوّعت السلع التي حملها معه التاجر الرومانيّ من اليمن والهند والصين. فوُجدت السلع ذات المنشأ النباتيّ كالسلع العطريّة والتوابل. والسلع ذات المنشأ الحيوانيّ كالعاج وصُدف السلحفاة واللآلئ. والسلع التي قدّمتها المناجم كالأحجار الكريمة.

٣٢– أثبتت السلع اليمنيّة والهنديّة حضوراً قويّاً في المجتمع الرومانيّ، فاستخدمت لغايات مُتنوّعة وفي مجالات مُختلفة كالآتي:

أ– السلع العطريّة، واستخدمت في أغراض مُتنوّعة منها ما هو ديني كالتبخير، ومنها ما هو شخصيّ كالعطور ومستحضرات التجميل، ومنها ما هو طبّي كالأدوية التي دخلت تلك السلع في تركيبها.

ب– التوابل ولاسيّما الفلفل الأسود الذي دخل في تركيب أغلب الوصفات في المطبخ الرومانيّ. كما دخلت التوابل في بعض المُستحضرات الطبّية ولاسيّما الوصفات الخاصّة بمعالجة العجز الجنسيّ.

جـ– العاج وصُدف السلحفاة، واستخدمت في تطعيم الأثاث الرومانيّ الفاخر، وفي صنع بعض الأدوات الصغيرة كالأمشاط والحليّ ودبابيس الشعر.

د– الحرير، ودخل كمادّة أساسيّة في أزياء ولباس الطبقة الرومانيّة الثريّة رجالاً ونساءً أيضاً.

٣٣– سجّلت السلع اليمنيّة والشرقيّة أسعاراً باهظة جدّاً عجز عنها أغلب المواطنون الرومان باستثناء أبناء الطبقة الأرستقراطيّة والراقية. هذه الأسعار عرضها بعض الأدباء الرومان ولاسيّما بليني، وبعضها عرضته المصادر الأثريّة ولاسيّما ورقة بردي موزوريس.

٣٤– عدم امتلاك الإمبراطوريّة الرومانيّة لسلع كافية تستطيع مُبادلة السلع اليمنيّة والشرقيّة بها، وهو ما دفع تجّارها إلى الاعتماد على الذهب والفضّة، عُملةً وسبيكة، لدفع ثمن تلك السلع. وهو ما انعكس على كمّ الأموال التي استنزفتها التجارة الرومانيّة مع اليمن والشرق. هذا الاستنزاف مُوضّح عند بليني الذي اقترح أنّ السلع اليمنيّة والشرقيّة كانت تستنزف مبلغ ١٠٠ مليون سيستريس سنويّاً من الخزانة الإمبراطوريّة الرومانيّة. ومُوضّح كذلك في كنز كوتايام الذي عثر عليه في جنوبيّ الهند والذي تضمّنت بمُفرده، وفي كمّية مجموعة معاً، مبلغ ٨ آلاف أوري ذهبيّ أيّ ما يُعادل ٨٠٠ ألاف سيستريس رومانيّ.

٣٥– وجّه الكُتّاب والأدباء الرومان نقداً لاذعاً للسلع اليمينة والشرقيّة، ولمُستخدميها من الرومان، هذا النقد وصل في بعض مقطوعات الهجو لمارتيال وجوفنال لحدّ توجيه التأنيب العنيف للنساء الرومانيّات لاقتنائهم هذه السلع ولاسيّما الحرير. إلّا أنّ هذا النقد لمْ يأتِ بأيّ نتيجة، إذْ استمرّ زخم التجارة الرومانيّة بتلك السلع، وزاد انتشار تلك السلع في المجتمع الرومانيّ، وأبدعت الورشات الرومانيّة مُختلف التصاميم من العطور والحرير والأحجار الكريمة.

الملاحق:

الملحق الأوّل

قائمة بأسماء الأباطرة الرومان وفترة حُكم كل منهم

اسم الإمبراطور	فترة الحكم
أوغسطس(Augustus)	٢٧ق.م –١٤م
تيبيريوس(Tiberius)	١٤–٣٧م
كاليغولا(Caligula)	٣٧–٤١م
كلوديوس(Claudius)	٤١–٥٤م
نيرون(Nero)	٥٤–٦٨م
جالابا(Galba)	٦٨–٦٩م
أوتو (Otho)	٦٩م
فيتيليوس(Vitellius)	٦٩م
فسباسيان(Vespasian)	٦٩–٧٩م
تيتوس(Titus)	٧٩–٨١م
دوميتيان(Domitian)	٨١–٩٦م
نيرفا(Nerva)	٩٦–٩٨م
تراجان(Trajan)	٩٨–١١٧م
هادريان(Hadrian)	١١٧–١٣٨م
أنطونيوس بيوس(Antoninus Pius)	١٣٨–١٦١م
ماركوس أوريليوس(Marcus Aurelius)	١٦١–١٨٠م
كومودوس(Commodus)	١٨٠–١٩٢م
ديديوس جوليانوس(Didius Julianus)	١٩٣م
سيبتيموس سيفيروس(Septimus Severus)	١٩٣–٢١١م
كاراكالّا(Caracalla)	٢١١–٢١٧م
ماكرينوس(Macrinus)	٢١٧–٢١٨م
ديادومينيانوس(Diadumenianus)	٢١٨م
إيلاجابالوس(Elagabalus)	٢١٨–٢٢٢م
سيفيروس الكسندر (Severus Alexander)	٢٢٢–٢٣٥م

ماكسيمينوس ثراكس(Maximinus Thrax)	٢٣٥-٢٣٨م
جورديان الأوّل(Gordian I)	٢٣٨م
جورديان الثاني(Gordian II)	٢٣٨م
جورديان الثالث(Gordian III)	٢٣٨-٢٤٤م
فيليب الأوّل(العربيّ)(Philip I,The Arab)	٢٤٤-٢٤٩م
تراجان ديكيوس(Trajan Decius)	٢٤٩-٢٥١م
تريبونيانوس غالوس(Trebonianus Gallus)	٢٥١-٢٥٣م
فولوسيانوس(Volusianus)	٢٥١-٢٥٣م
فاليريان(Valerian)	٢٥٣-٢٦٠م
جالينوس(Gallienus)	٢٥٣-٢٦٨م
كلوديوس الثاني(Claudius II)	٢٦٨-٢٧٠م
أورليان(Aurelian)	٢٧٠-٢٧٥م
تاكيتوس(Tacitus)	٢٧٥-٢٧٦م
فلوريانوس(Florianus)	٢٧٦م
بروبوس(Probus)	٢٧٦-٢٨٢م
كاروس(Carus)	٢٨٢-٢٨٣م
كارينوس(Carinus)	٢٨٣-٢٨٥م
دقلديانوس(Diclidianus)	٢٨٥-٣٠٥م
قسطنطين(Constantine)	٣٠٦- ٣٣٧

الملحق الثاني:

قائمة لما تساويه بعض العملات المتداولة في العصر الإمبراطوريّ الرومانيّ، مُقابل بعضها البعض:

إسم العملة	ي/تساوي	العملة المقابلة لها
١ دينار فضّي	=	٤ سيسترِيس
١ أوري ذهبيّ	=	٢٥ دينار فضّي
١ تالانت يونانيّ من الفضّة	=	٢٤ ألف سيسترِيس
دراخما فضّية يونانيّة	=	١ ديناري= ٤ سيسترِيس
تالانت فضّي يوناني	=	٦ آلاف دراخما= ٦ آلاف دينار فضّي
تالانت فضّي مصريّ	=	٦ آلاف سيسترِيس= ١٥٠٠ دراخما
دراخما فضّية مصريّة	=	١ سيسترِيس
تترادراخما	=	١ دينار= ٤ سيسترِيس

الملحق الثالث:

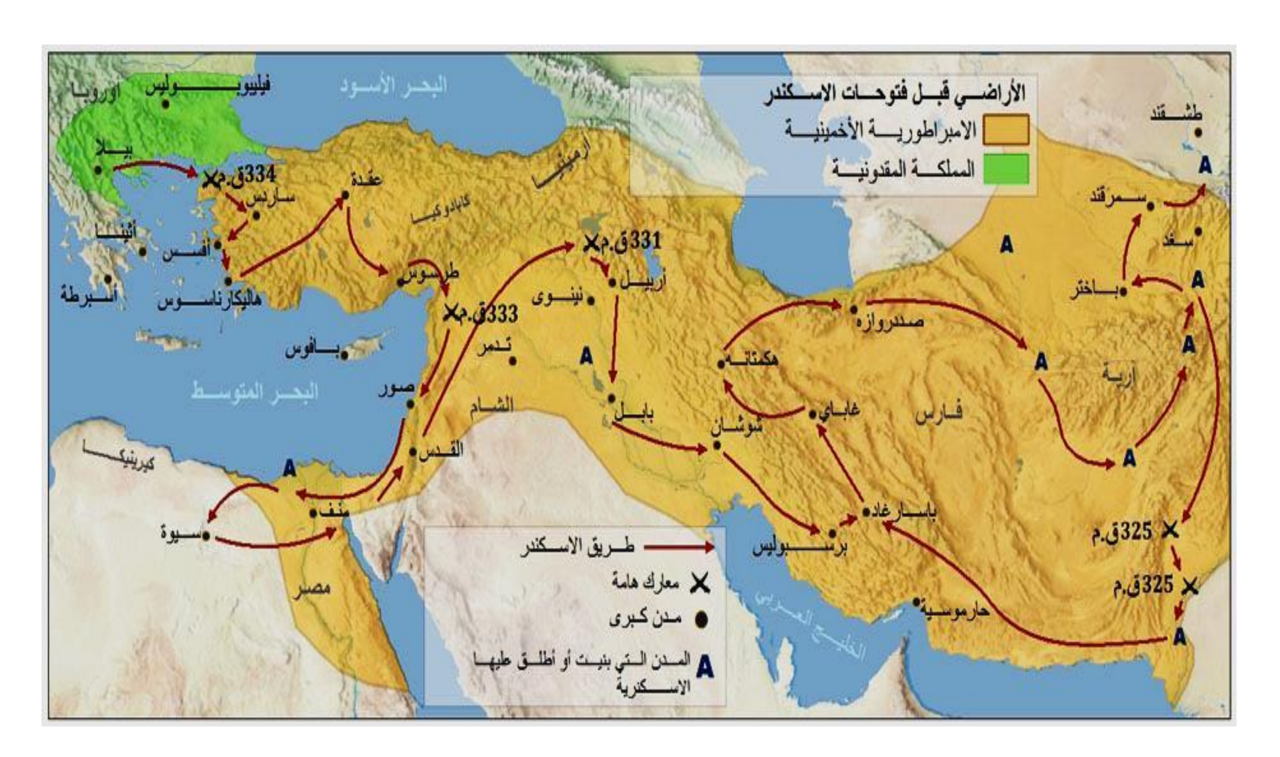
قائمة أسعار لبعض السلع التي استوردها التجّار الرومان من اليمن والهند.

– جميع هذه الأسعار مأخوذة من موسوعة بليني الموسومة بالتاريخ الطبيعي.

السلعة المُستوردة	النوعيّة	السعر بالديناري الفضّي	المصدر
الأنوموم	على شكل عناقيد بصورة مُتفرّقة	٦٠ دينار	XII, 28
الكاسيا		٥٠ دينار	XII, 43
القرفة		يتراوح بين ١٠٠– ٣٠٠ دينار	XII, 42. 43
القسط		٥.٥ دينار	XII, 25
البخّور	نوعيّة الأولى	٦ دينار	XII, 32
	نوعيّة الثانية	٥ دينار	XII, 32
	نوعيّة الثالثة	٣ دينار	XII, 32

الزنجبيل		٦ دينار	XII. 28
اللادن		٢.٥	XII, 37
المالاباثروم	زيت ورقة عريضة ورقة رفيعة ورقة صغيرة	يتراوح بين ١٠٠- ٣٠٠ دينار ٤٠ دينار ٦٠ دينار ٧٥ دينار	XII. 54 XII, 26 XII, 26 XII, 26
المُرّ	زيت(ستاكت) صوماليّ شذيّ	يتراوح بين ٣- ٥٠ دينار ١٦ دينار ١٢ دينار	XII, 35 XII, 35 XII, 35
النارد	زيت ورقة عريضة ورقة متوسّطة ورقة رفيعة	١٠٠ دينار ٤٠ دينار ٦٠ دينار ٧٥ دينار	XII. 26 XII. 26 XII. 26 XII. 26
الفلفل	أسود	٤ دينار	XII. 28

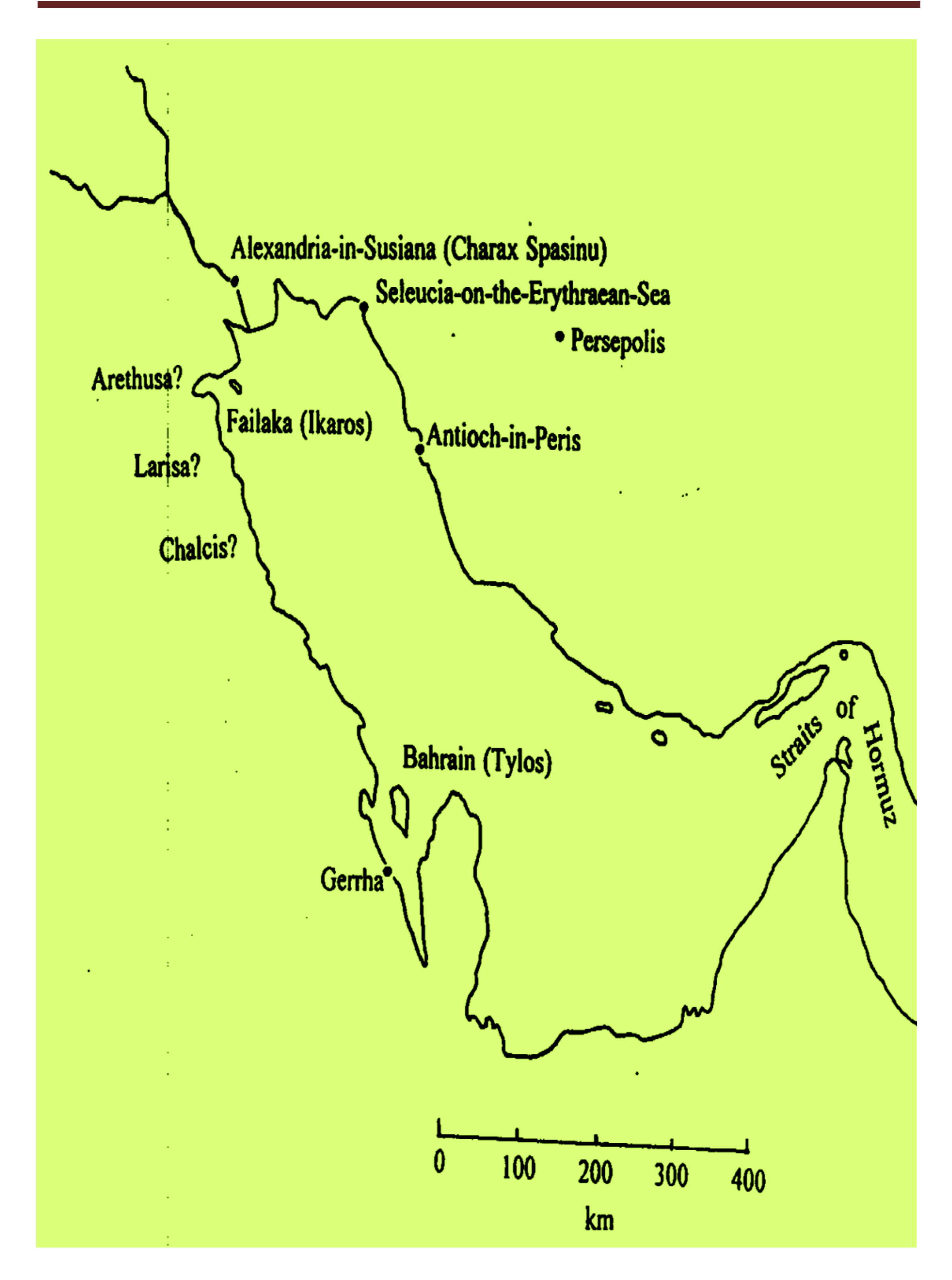
الملحق الرابع: الخرائط:



الخريطة الأولى: إمبراطوريّة الإسكندر المقدونيّ الكبير. لاحظ خطّ سيره نحو الهند وعودته منها. لاحظ أيضاً خطّ عودة أسطول نيارخوس. مأخوذة من: أبو خليل(شوقي): أطلس التاريخ العربيّ الإسلاميّ، دار الفكر، دمشق، ط٥، ٢٠٠٨م، ص٢١.

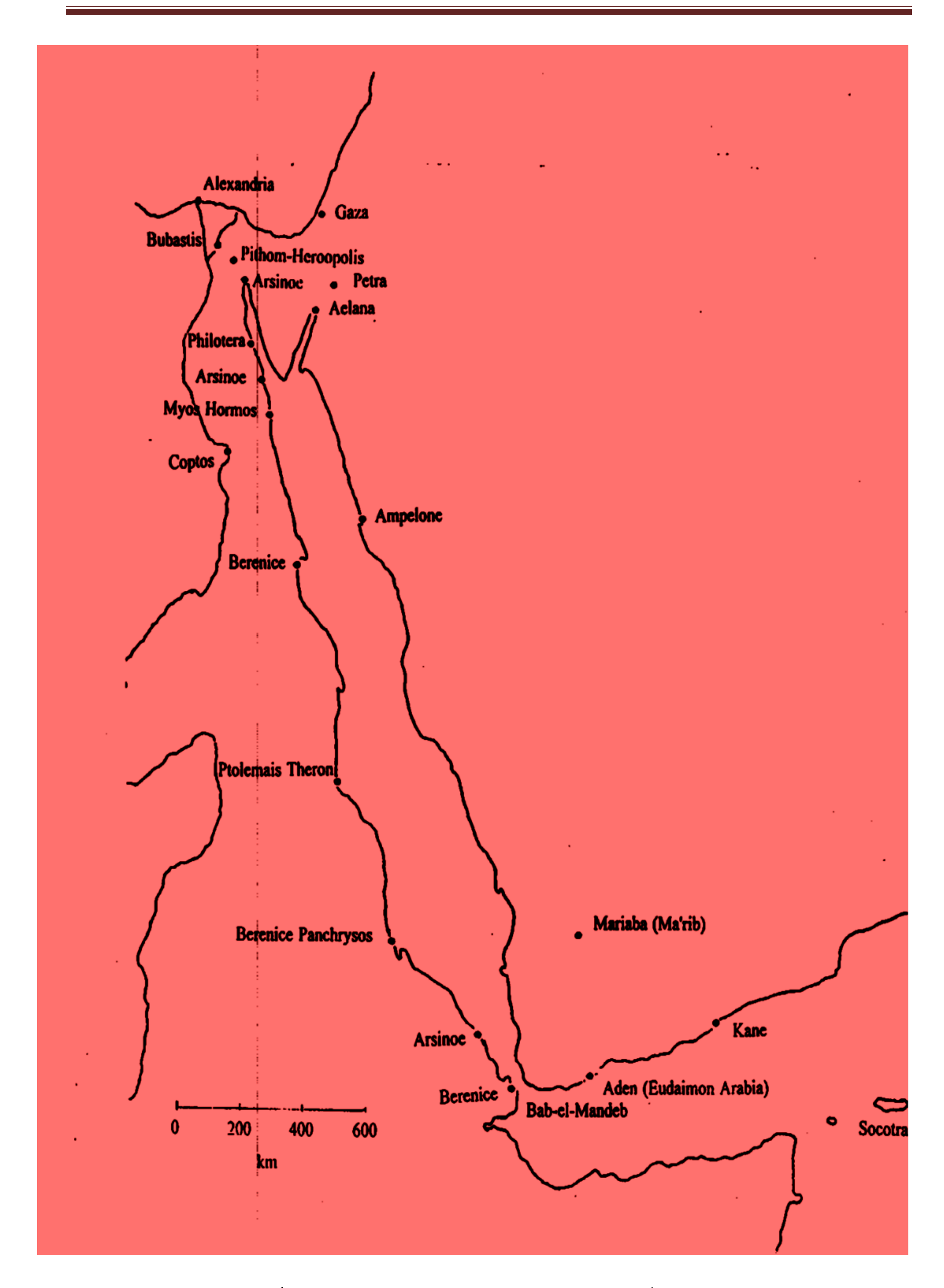


الخريطة الثانية: الإمبراطوريّة الرومانيّة في أقصى اتساعها. مأخوذة من: أبو خليل(شوقي): أطلس التاريخ العربيّ الإسلاميّ، ص٢٣.



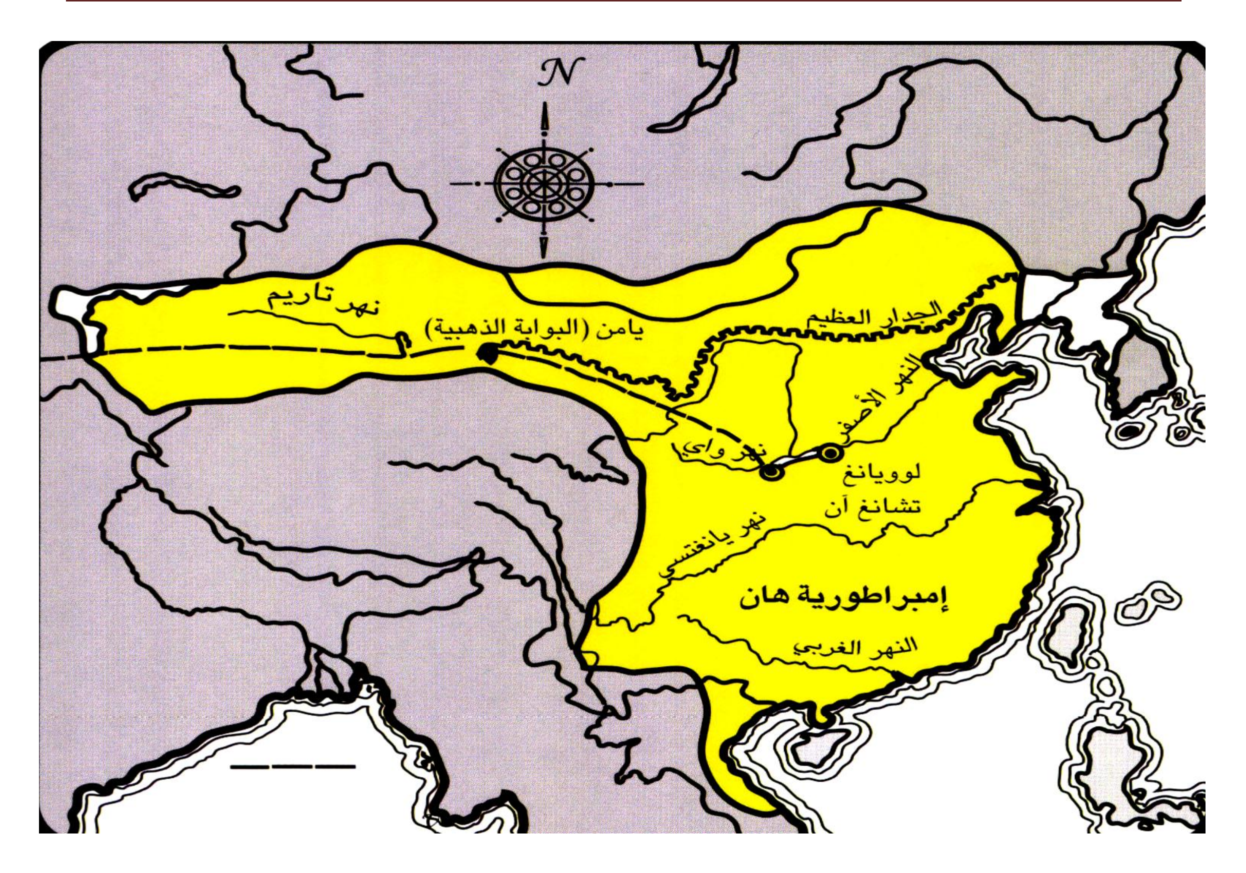
الخريطة الثالثة: الخليج العربيّ في العصر السلوقيّ. لاحظ المدن التي بناها الإسكندر الكبير والمدن التي بناها السلوقيّون. مأخوذة من:

Smith. M. A; the development of The Maritime Trade between India and the West, op, cit, p210.

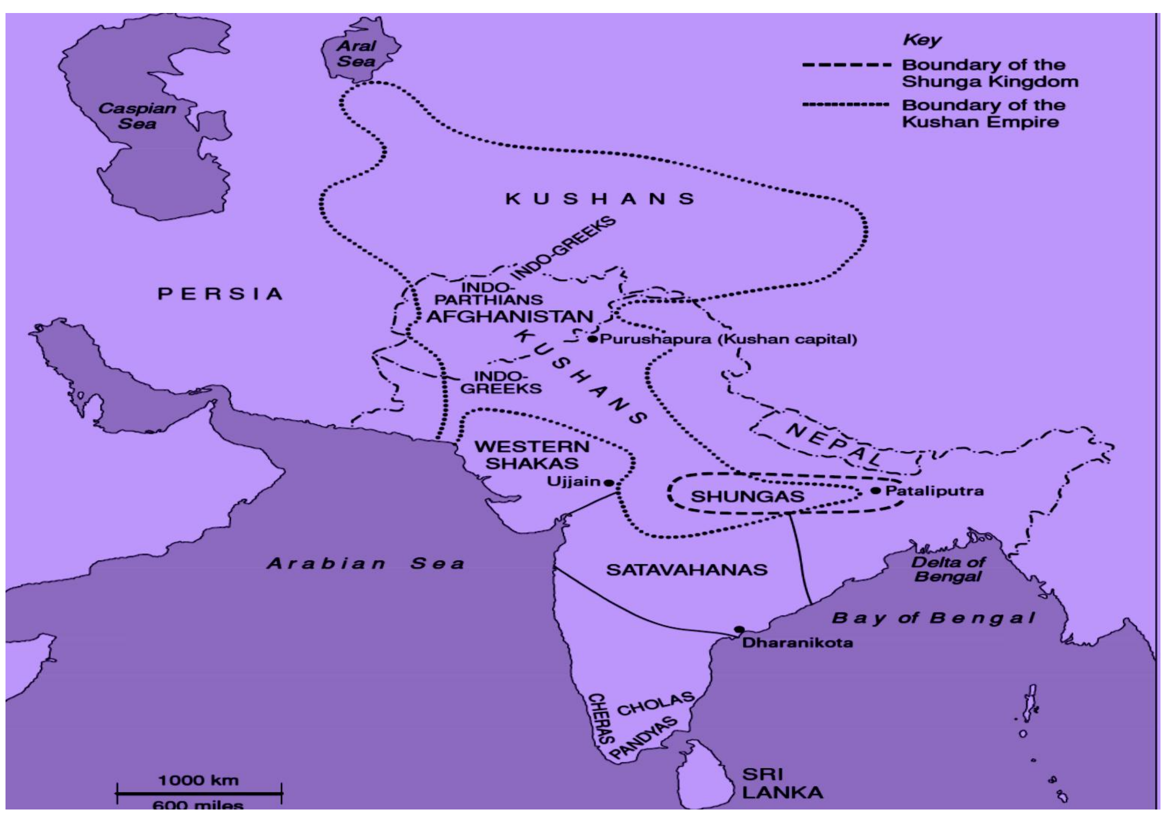


الخريطة الرابعة: منطقة البحر الأحمر في العصر البطلميّ. لاحظ الموانئ التي أقامها البطالمة على الجانب الشرقيّ والغربيّ للبحر الأحمر. مأخوذة

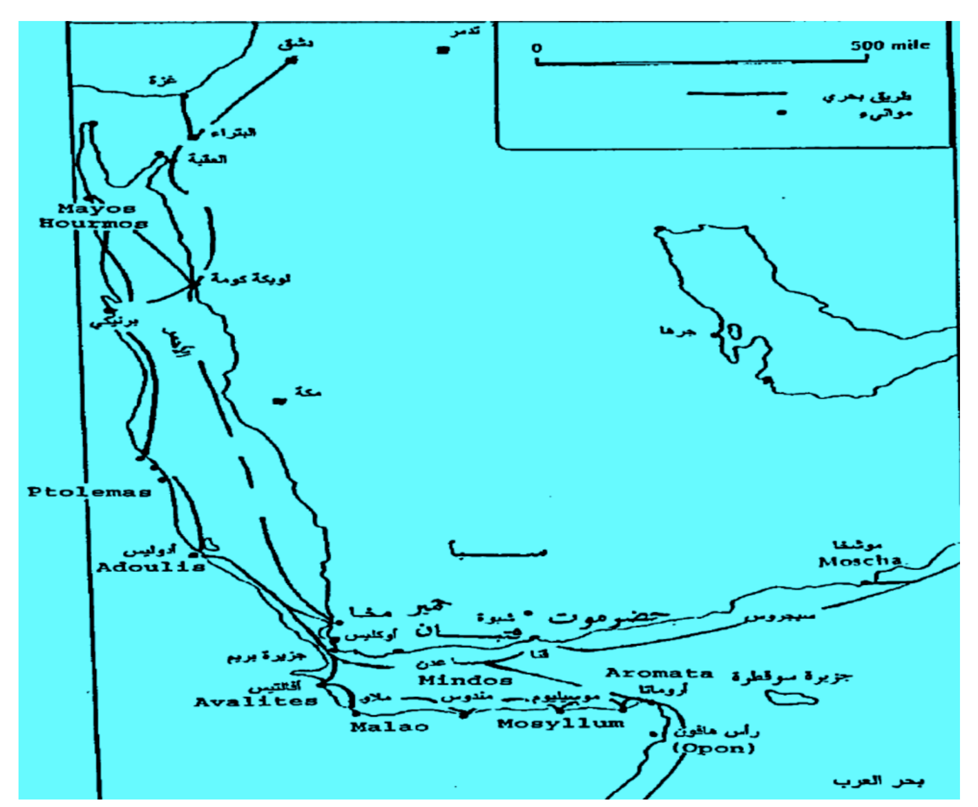
Smith. M. A; the development of The Maritime Trade between India and the West, op, cit, p209.



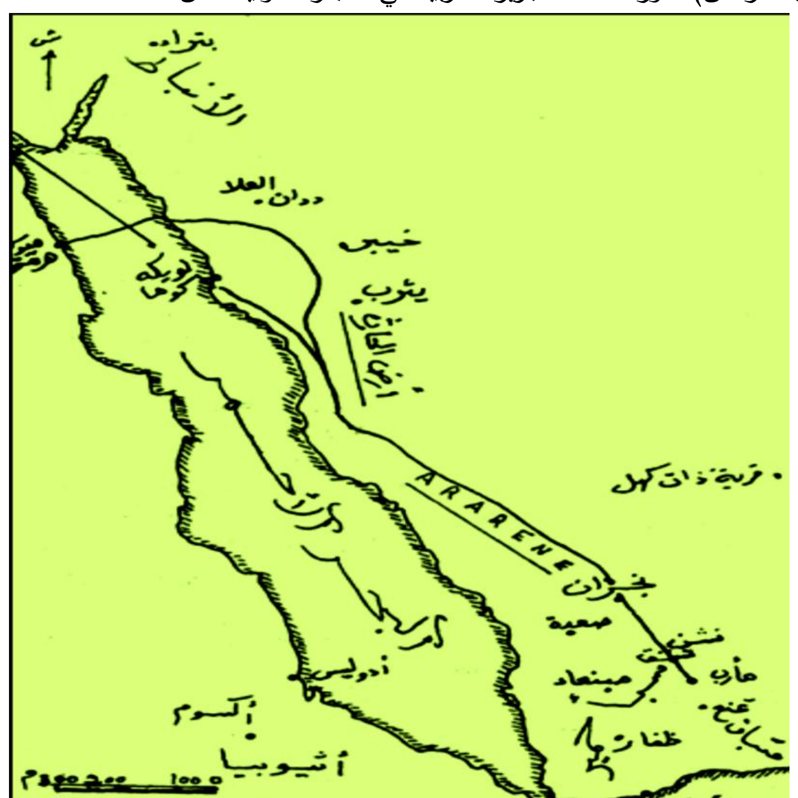
الخريطة الخامسة: إمبراطوريّة الهان التي حكمت الصين بين عاميّ ٢٠٦ق.م و ٢٢٠م، مأخوذة عن: أفندي(عماد الدين): أطلس حضارات العالم القديمة، دار الشرق العربي، بيروت: حلب، ٢٠١٦م، ص١٢١.



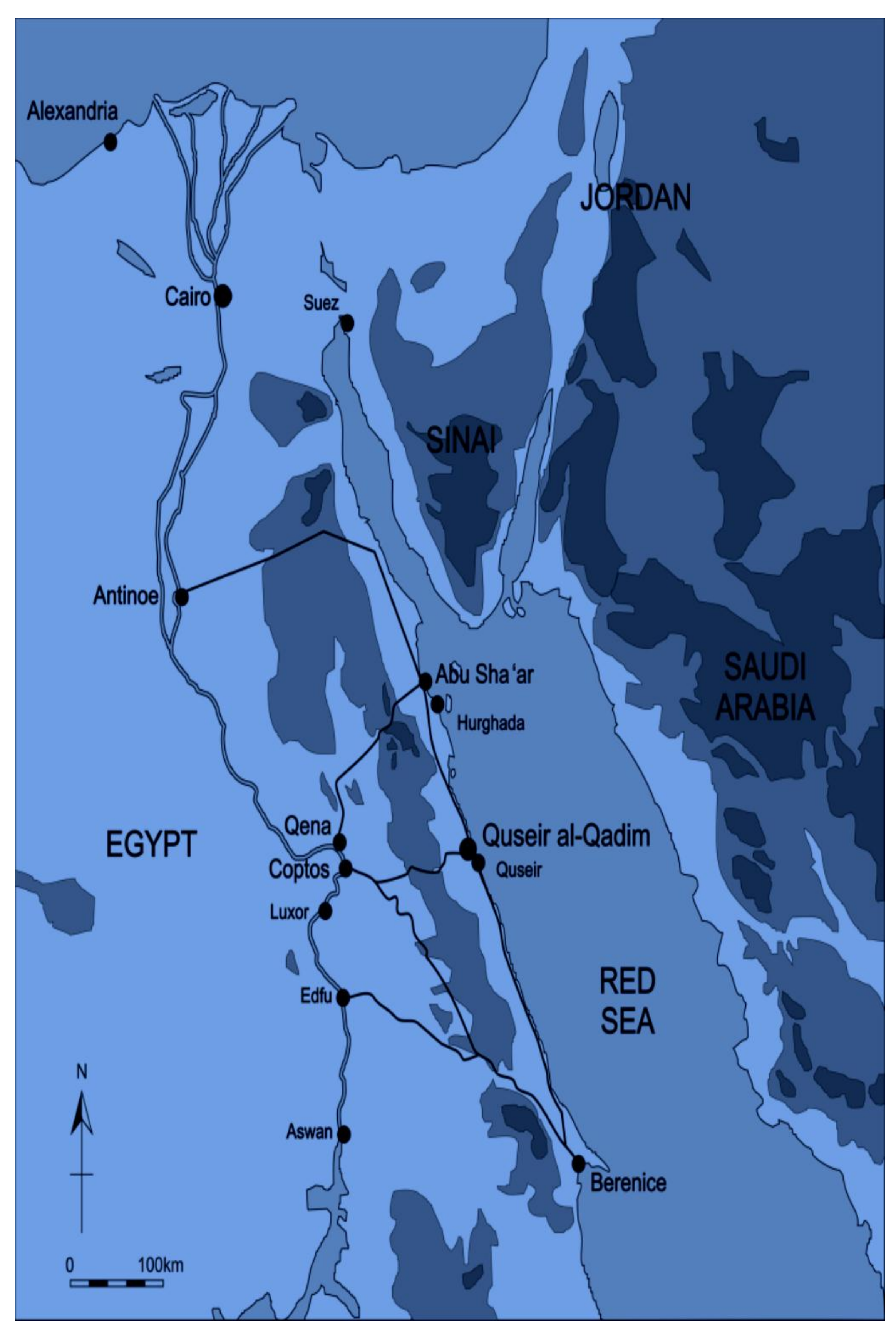
الخريطة السادسة: شبه الجزيرة الهندية والتقسيمات السياسية فيها عشيّة التبادلات التجارة مع روما. مأخوذة عن: Tripati. S; op, cit, p1077.



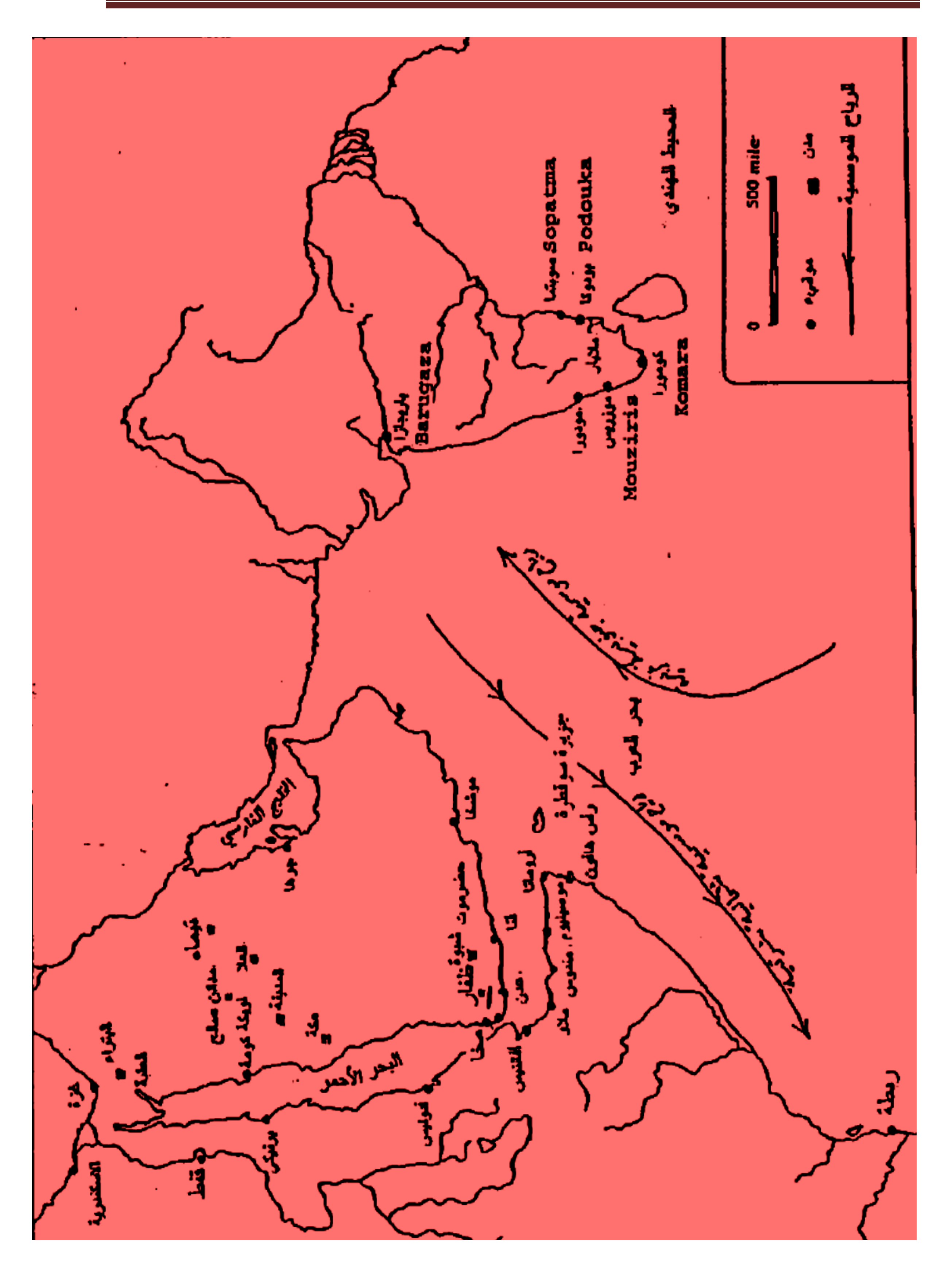
الخريطة السابعة: خطّ سير الرحلة التجاريّة الرومانيّة نحو اليمن وشرقيّ أفريقية. مأخوذة من: أحمد ملاعبة(نهاية عبد الرحمن): دور ممالك الجزيرة العربيّة في التجارة الدوليّة، ص١٧١.



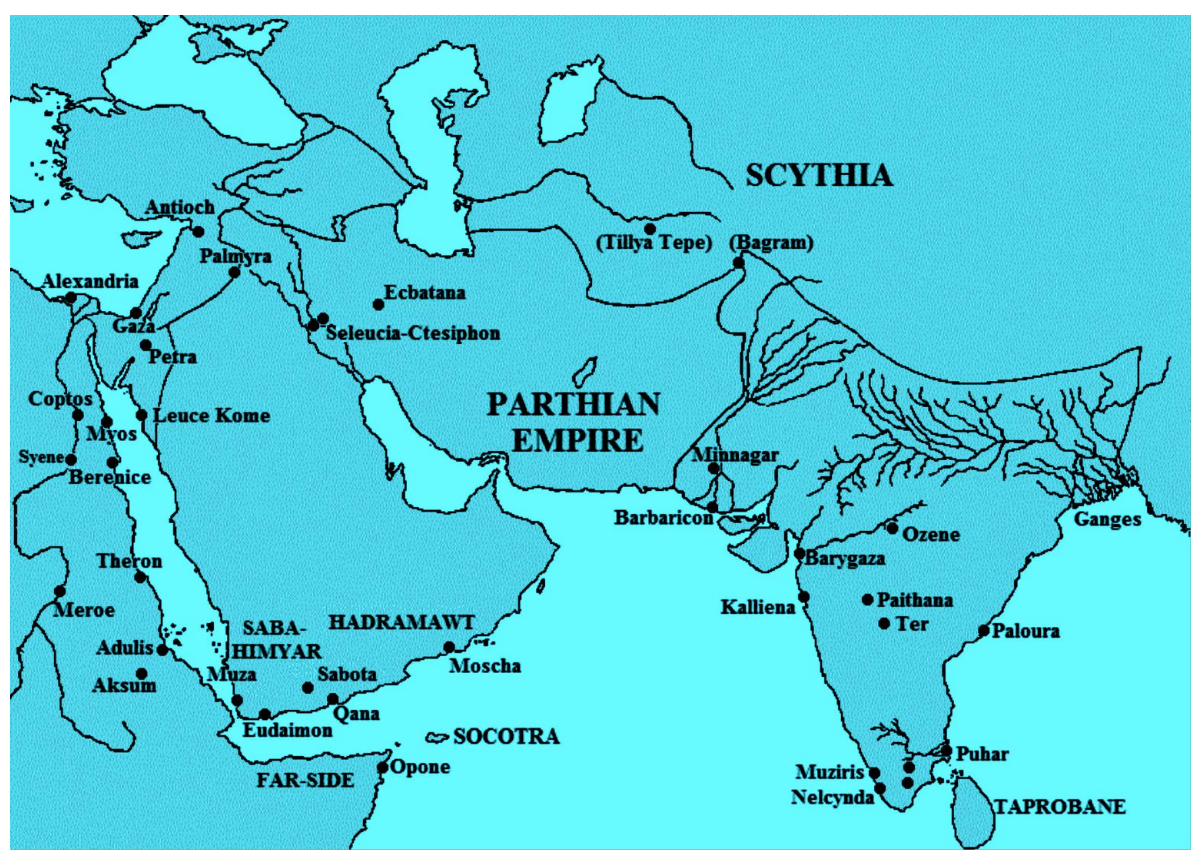
الخريطة الثامنة: خطّ سير حملة إيليوس غالوس التي كانت أحّد مظاهر الاهتمام الرومانيّ باليمن وسلعه العطريّة. مأخوذة من: الذييب(سليمان بن عبدالرحمن): الحملة الرومانية الأولى على جنوب غرب شبه الجزيرة العربية ، ص٥٧.



الخريطة التاسعة: ميناء برنيكي وميناء ميوس هرموس والطُرق الصحراويّة التي ربطتهما بمدينة كوبتوس على نهر النيل. مأخوذة من: Tomber. R , Abraham. S; op, cit, p6.

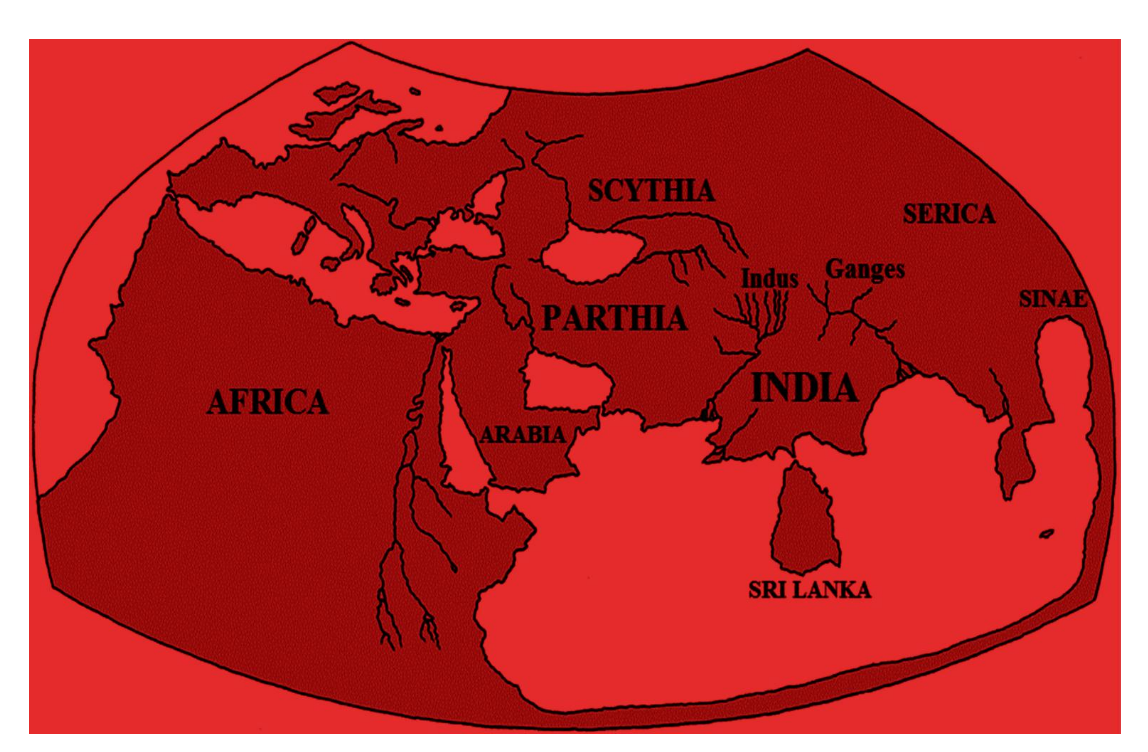


الخريطة العاشرة: المحيط الهنديّ وشبه الجزيرة العربيّة. لاحظ اتجاهات الرياح الموسميّة التي تعرّف عليها هيبالوس. مأخوذة من: أحمد ملاعبة(نهاية عبد الرحمن): دور ممالك الجزيرة العربيّة في التجارة الدوليّة، ص١٧٢.



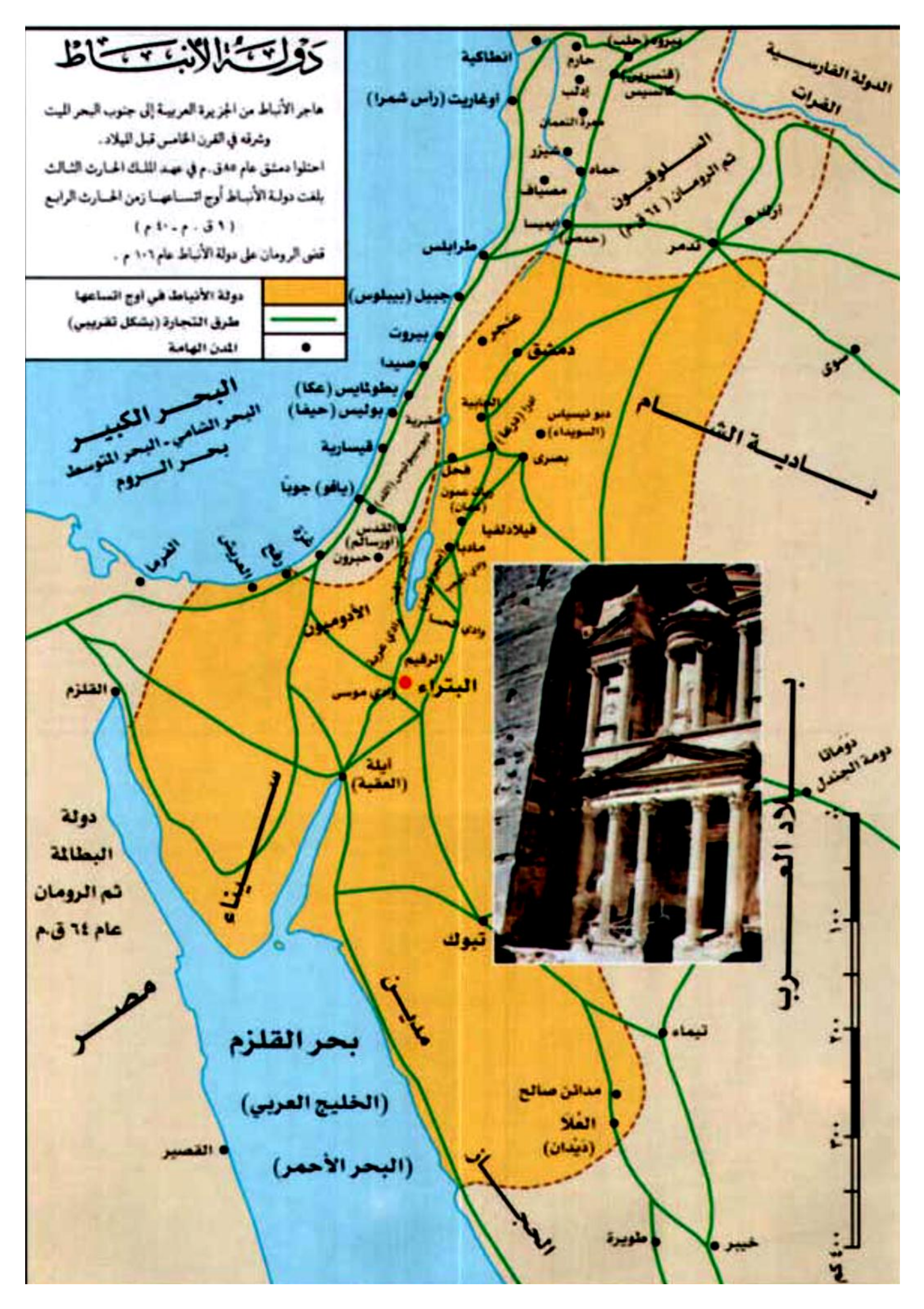
الخريطة الحادية عشرة: الموانئ والمحطّات التي تعامل معها التاجر الرومانيّ في اليمن وشبه الجزيرة الهنديّة.

مأخوذة عن: McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p xvi.

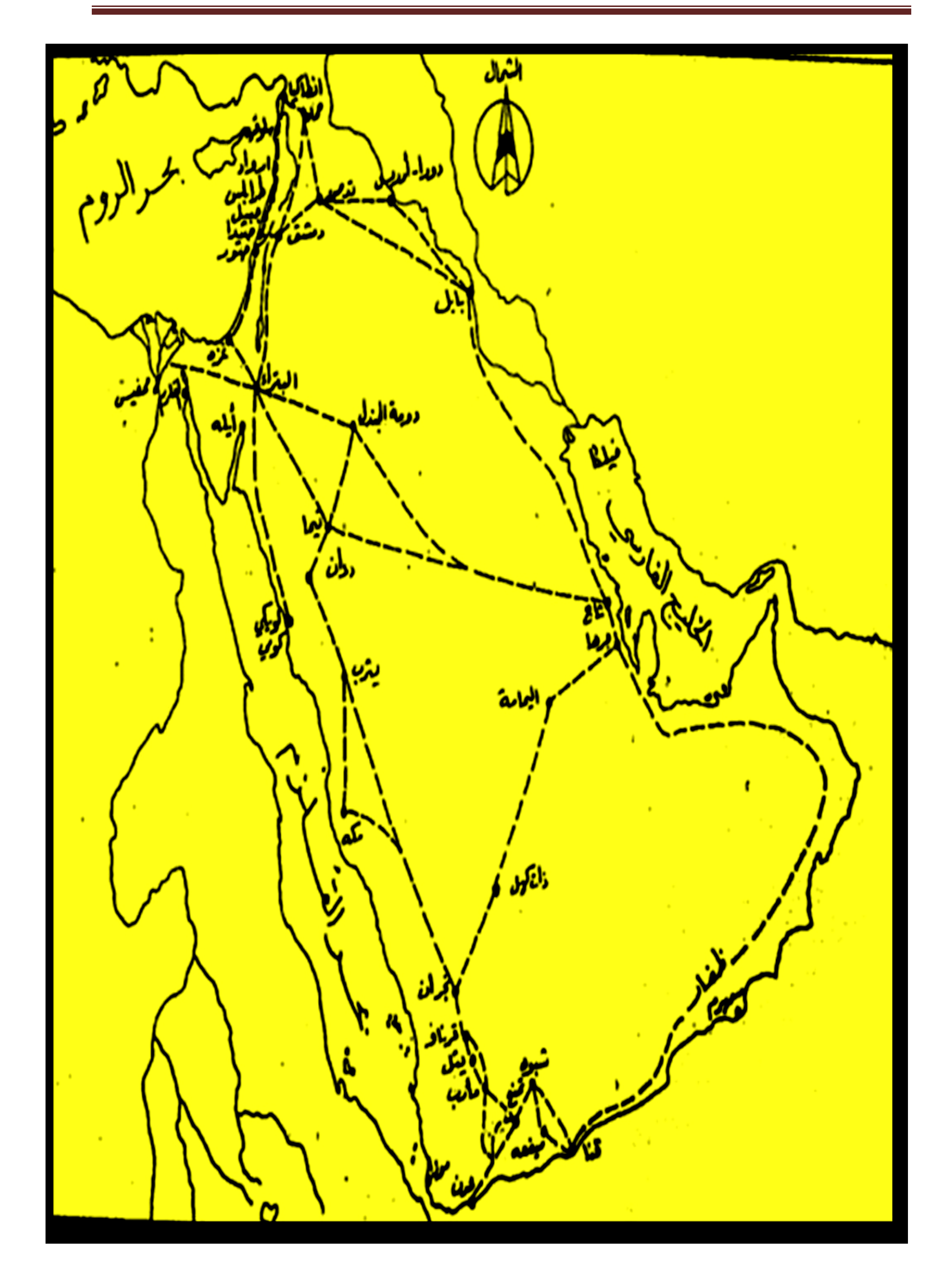


الخريطة الثانية عشرة: العالم بحسب خريطة بطليموس. لاحظ المعرفة الرومانيّة للصين بدليل ورود اسمها في خريطة بطليموس(من القرن الثاني الميلادي). مأخوذة عن:

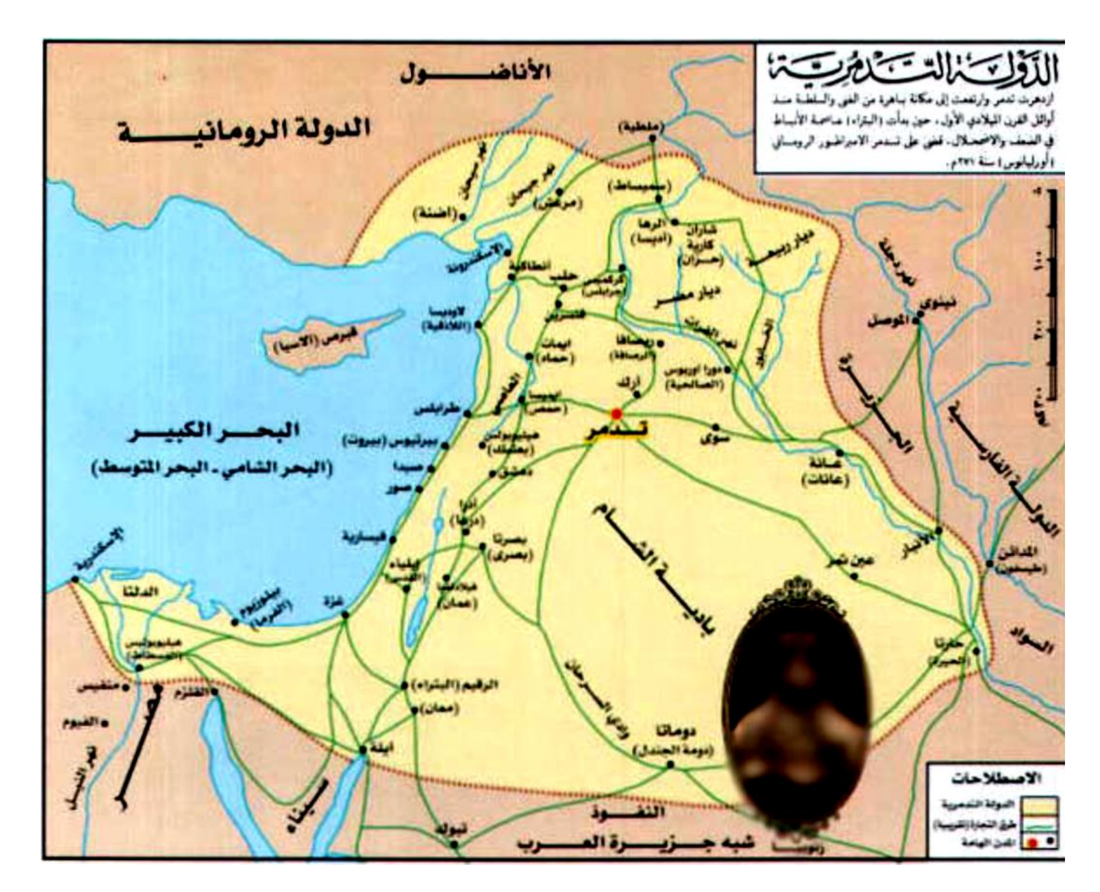
McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, op, cit, p xiv.



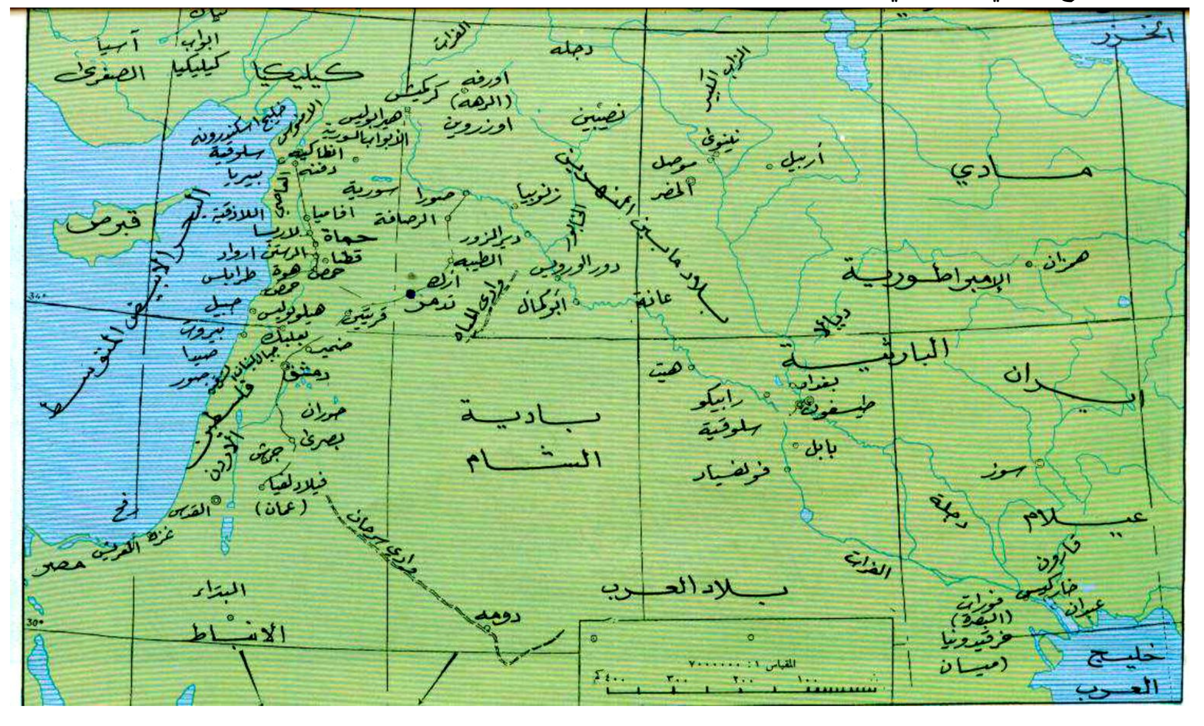
الخريطة الثالثة عشرة: مملكة الأنباط والطرق التجارية جنوبيّ سورية. مأخوذة عن: أبو خليل(شوقي)**:** أطلس التاريخ العربيّ الإسلاميّ، ص٢٥.



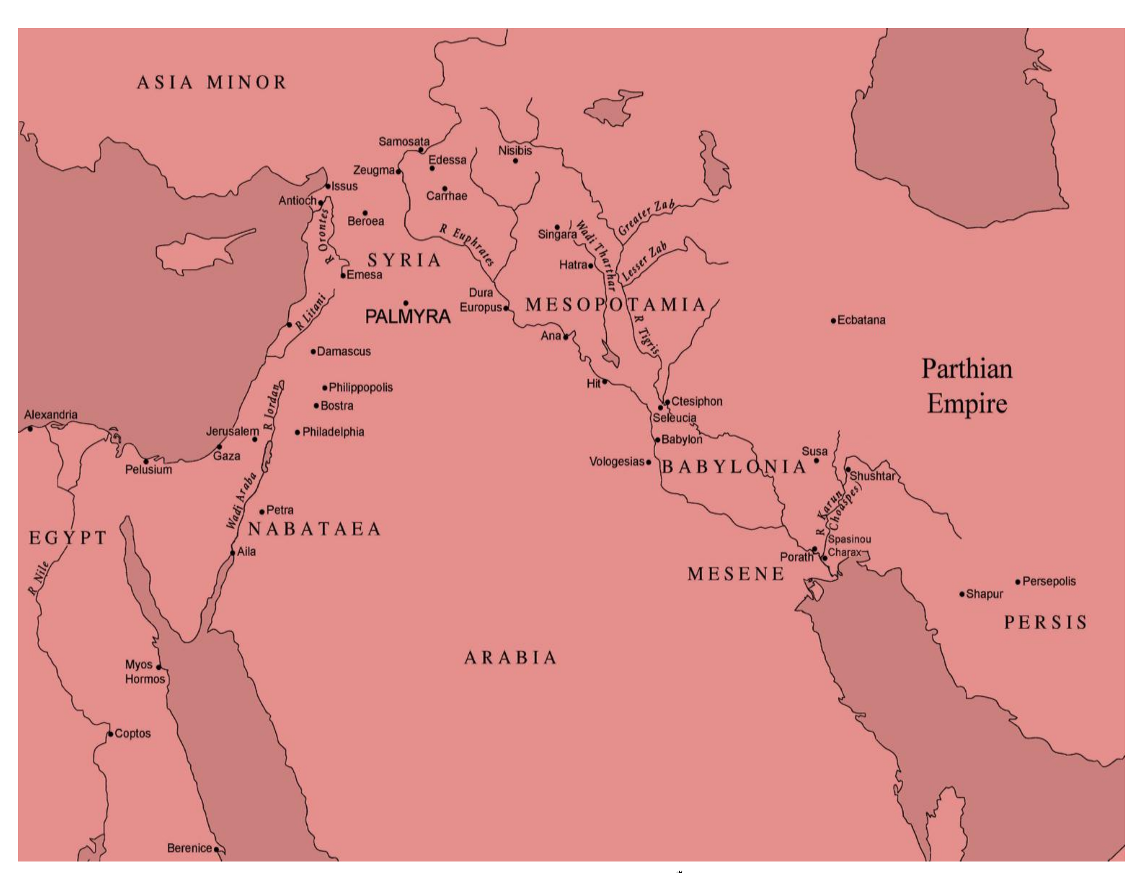
الخريطة الرابعة عشرة: الطريق التجاريّ الشهير بطريق البخور. لاحظ امتدادات الطريق من نجران جنوباً ومن البتراء شمالاً. مأخوذة عن: النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية، ص٣٢٤.



الخريطة الخامسة عشرة: المملكة التدمريّة في أقصى اتساعها عام ٢٧٠م. مأخوذة عن: عن أبو خليل(شوقي): أطلس التاريخ العربيّ الإسلاميّ، ص٢٦.

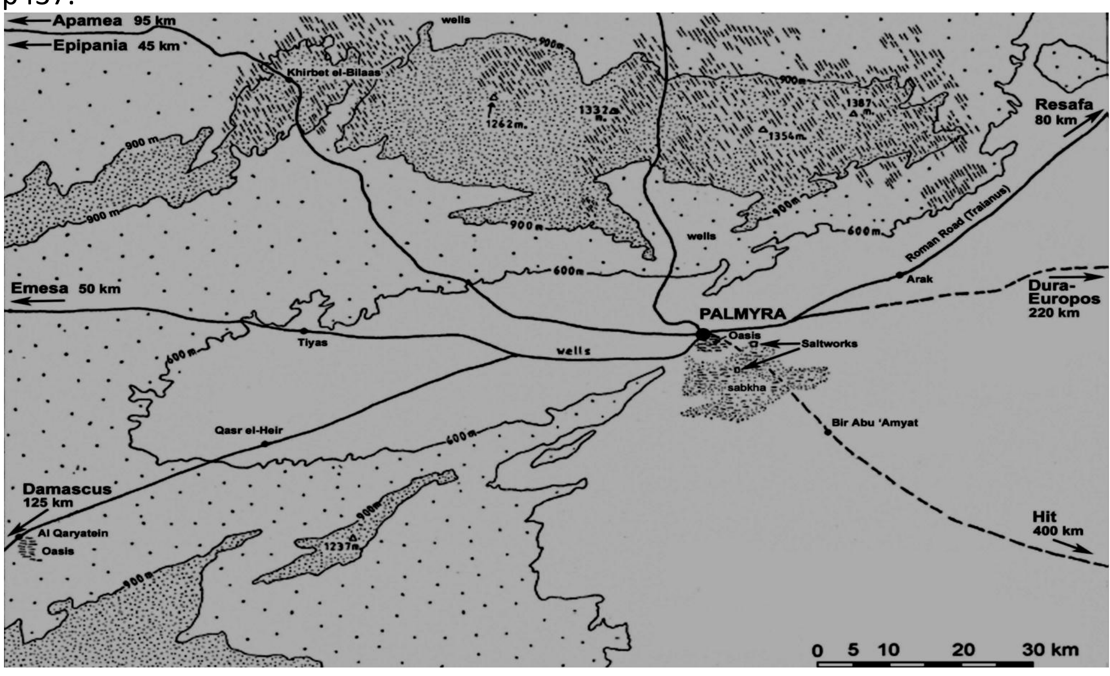


الخريطة السادسة عشرة: موقع مدينة تدمر ضمن سورية، وبعض الأماكن والمواقع التي مرّت بها القوافل الرومانية من الخليج العربيّ وصولاً إلى المتوسط. مأخوذة عن: محمد عليوان(حواء ميلاد): الحياة الاقتصادية والاجتماعية في مدينة تدمر(١٠٦– ٢٧٣م)، ص١٢٨.



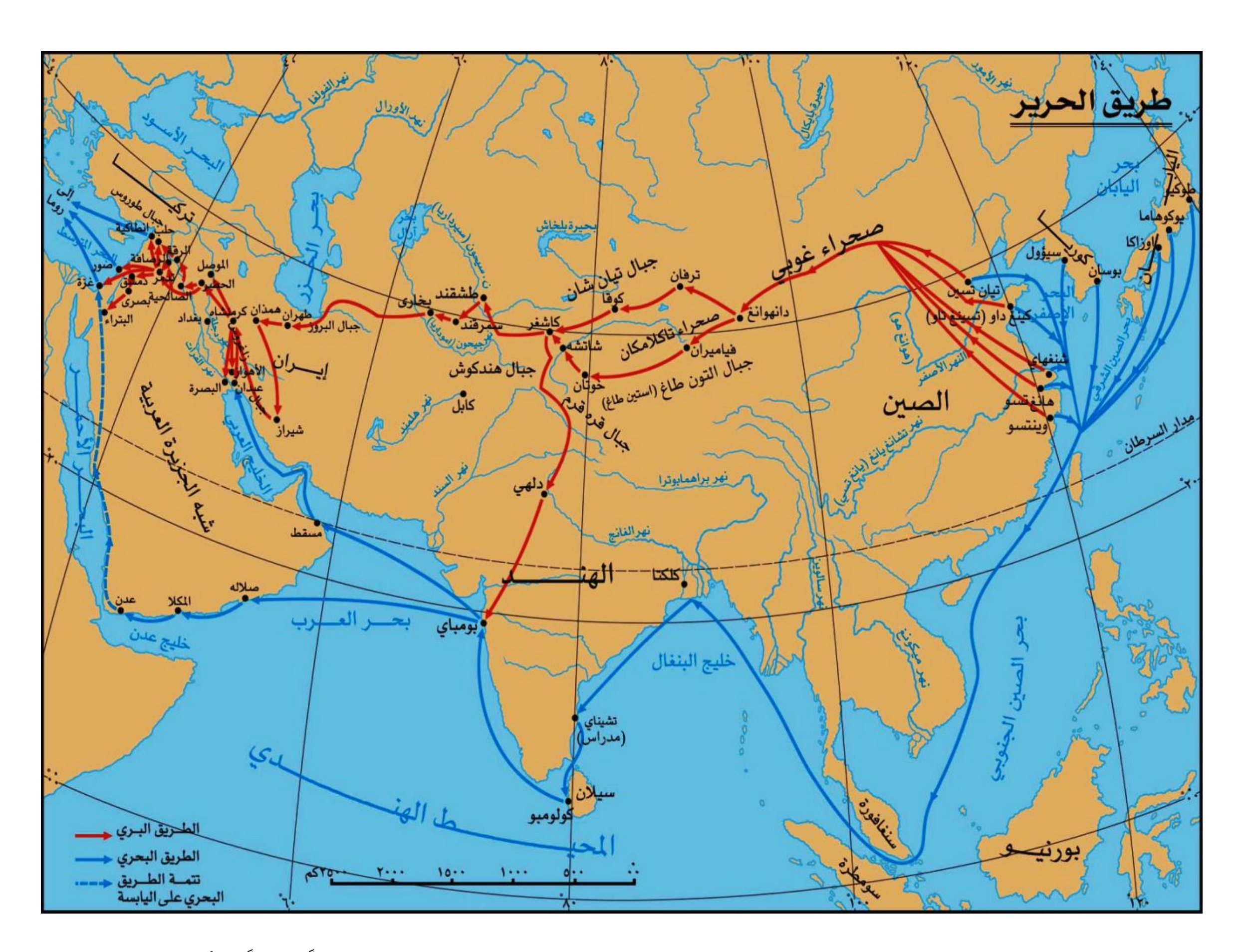
الخريطة السابعة عشرة: مدينة تدمر والمحطّات التي مرّت بها القافلة التدمريّة، وتلك التي تعامل معها التاجر التدمريّ: مأخوذة عن:

Smith.M. A; Identity, Community, And State Formation At Roman Palmyra, op, cit, p437.



الخريطة الثامنة عشرة: موقع واحة تدمر والطرق التي عبرتها القوافل بين تدمر وبلاد ما بين النهرين غرباً وتدمر وبقية مدن سورية شرقاً. لاحظ المسافات الفاصلة بين تدمر والمحطّات غرب تدمر وشرقها. مأخوذة عن:

Smith.M. A; Identity, Community, And State Formation At Roman Palmyra, op, cit, p441.

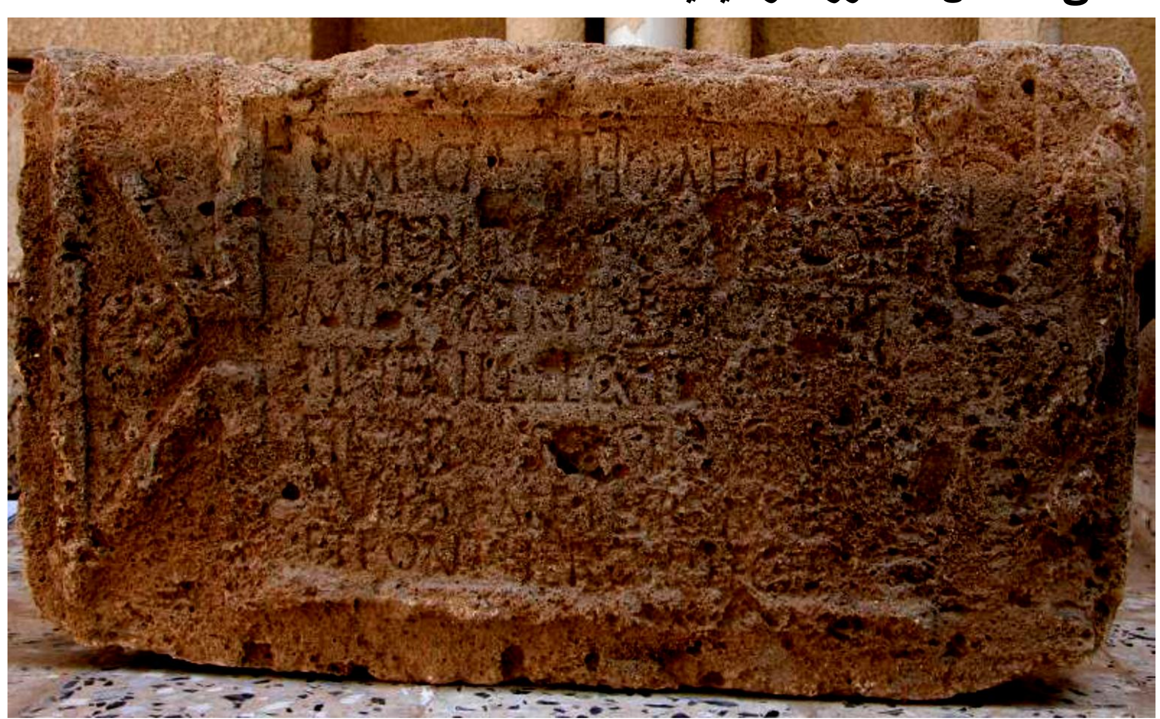


الخريطة التاسعة عشرة: خط سير الطريق التجاريّ الشهير بطريق الحرير. وامتداداته جنوباً وغرباً. مأخوذة من: أفندي(عماد الدين): أطلس الحضارات القديمة، ص٤٤.

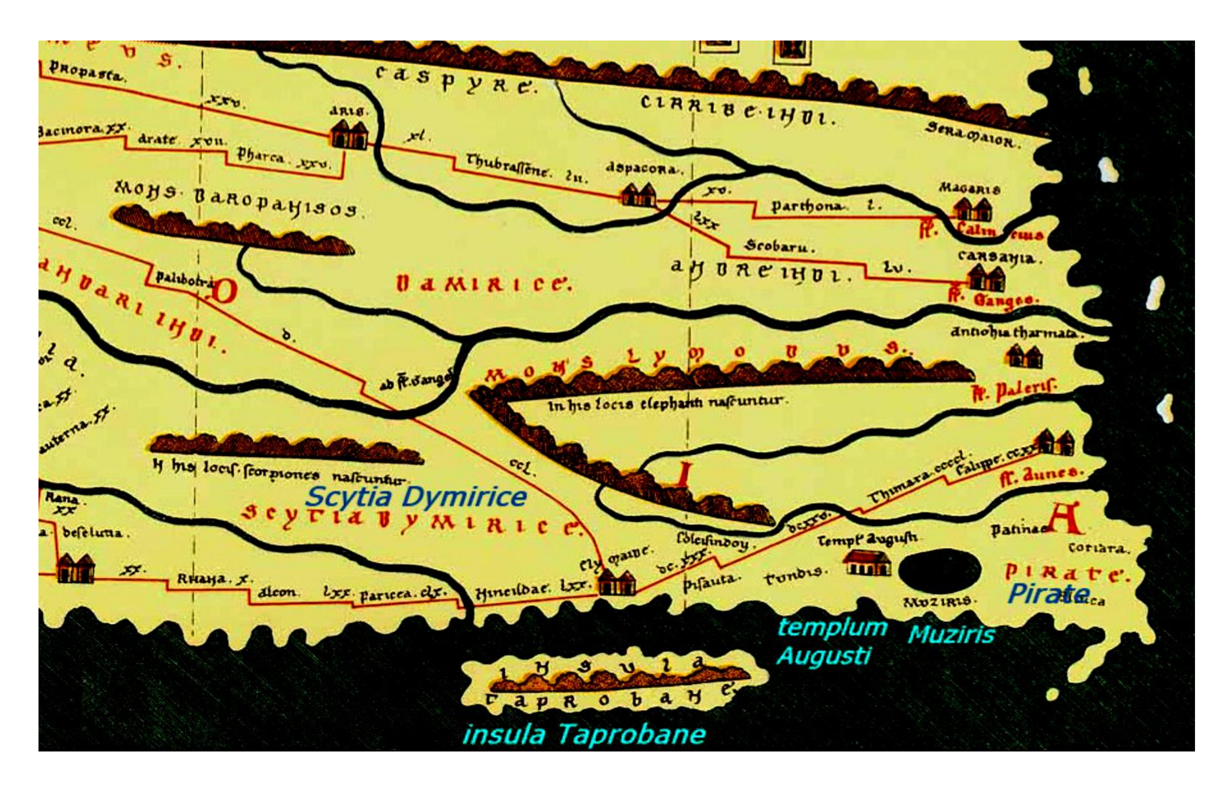


الخريطة العشرون: الإمبراطورية البارثية، مأخوذة عن: أفندي(عماد الدين): أطلس الحضارات القديمة، ص٣٤.

الملحق الخامس: الصور التوضيحيّة:



الصورة الأولى: نقش فرسان الذي وثّق تركيز الإمبراطوريّة الرومانيّة لقاعدة عسكريّة على جزيرة فرسان. مأخوذة عن:
Schneider. P; op, cit, p25.



الصورة الثانية: الهند كما صوّرها لوح(خريطة) بيوتنجر. لاحظ موقع المعبد الأوغسطيّ في موزوريس. لاحظ كذلك كيف عبّرت الخريطة عن منطقة القراصنة بكلمة(PIRATE) ولّونتها باللون الأحمر. مأخوذة عن:
Schneider. P; op, cit, p4.



الصورة الثالثة: مجموعة من الرومان يقفون بالقرب من سفينة تجارية للاستماع إلى خطاب الإمبراطور تراجان. لاحظ المرساة وشكل الإوزّة على مؤخّرة السفينة. مأخوذة من:


McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p109.



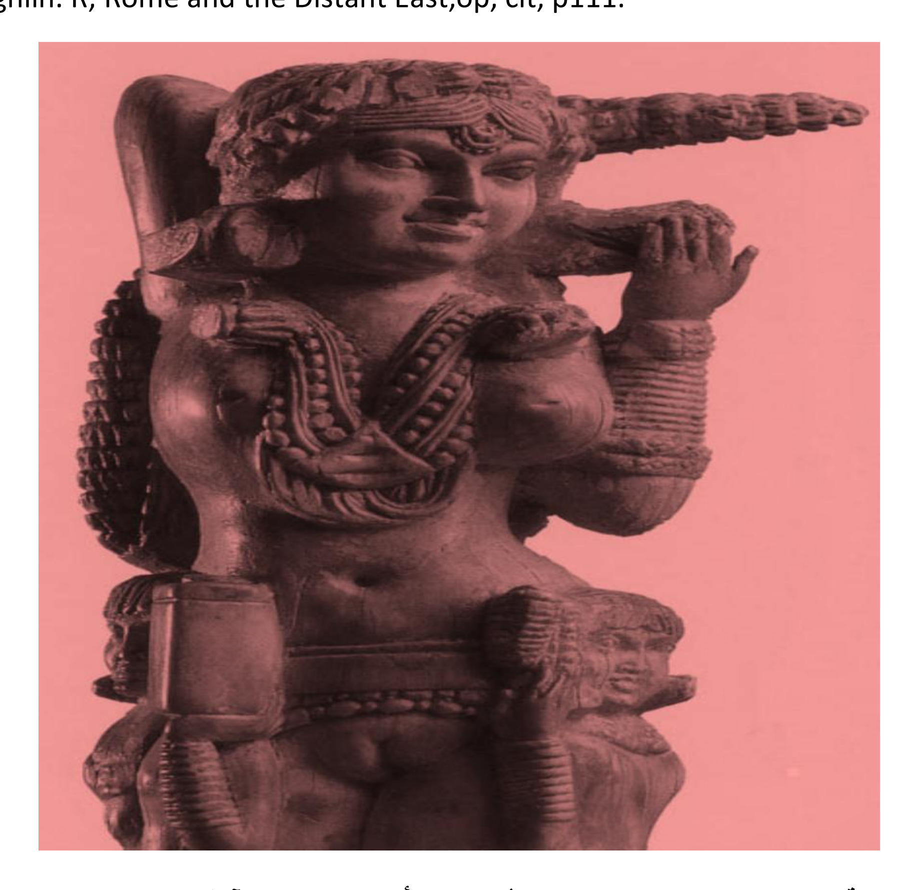
الصورة الرابعة: (التأثيرات الهنديّة في الفنّ الرومانيّ) يظهر هنا تمثال نصفيّ يُصوّر مواطن رومانيّ اعتنق الديانة البوذيّة. لاحظ الهيئة التأمّلية لهذا الشخص وتسريحة شعره التي يظهر فيها النمط الهنديّ البوذيّ بوضوح.

مأخوذة من: McLaughlin. R; Rome and the Distant East, op, cit, p112.



الصورة الخامسة: نحت يُصوّر عائلة بيتيكي الإيطاليّة التي أثبتت المصادر عملها في شبكة التجارة البحريّة المُمتدة من إيطالية إلى قرطاجة فمصر والهند. مأخوذة من:

McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p111.



الصورة السادسة: تمثال عاجيّ هنديّ صغير عُثر عليه أثناء التنقيبات الآثريّة في مدينة بومبي الإيطاليّة. مأخوذة من: McLaughlin. R; Rome and the Distant East,op, cit, p111.



الصورة السابعة: الإله المصريّ بيس الذي نَسَبَ له الكتاب الكلاسيكيون سكّان جنوبي شرقي أسية. لاحظ القامة القصيرة والجبهة الواسعة لهذا الإله والتي تتشابه إلى حدّ كبير مع شكل سكّان الصين وجنوبي شرقيّ أسية اليوم. مأخوذة عن: فاروق سيّد(عزّة): الإله بس ودوره في الديانة المصرية، من الغلاف الخارجيّ لهذا المرجع.



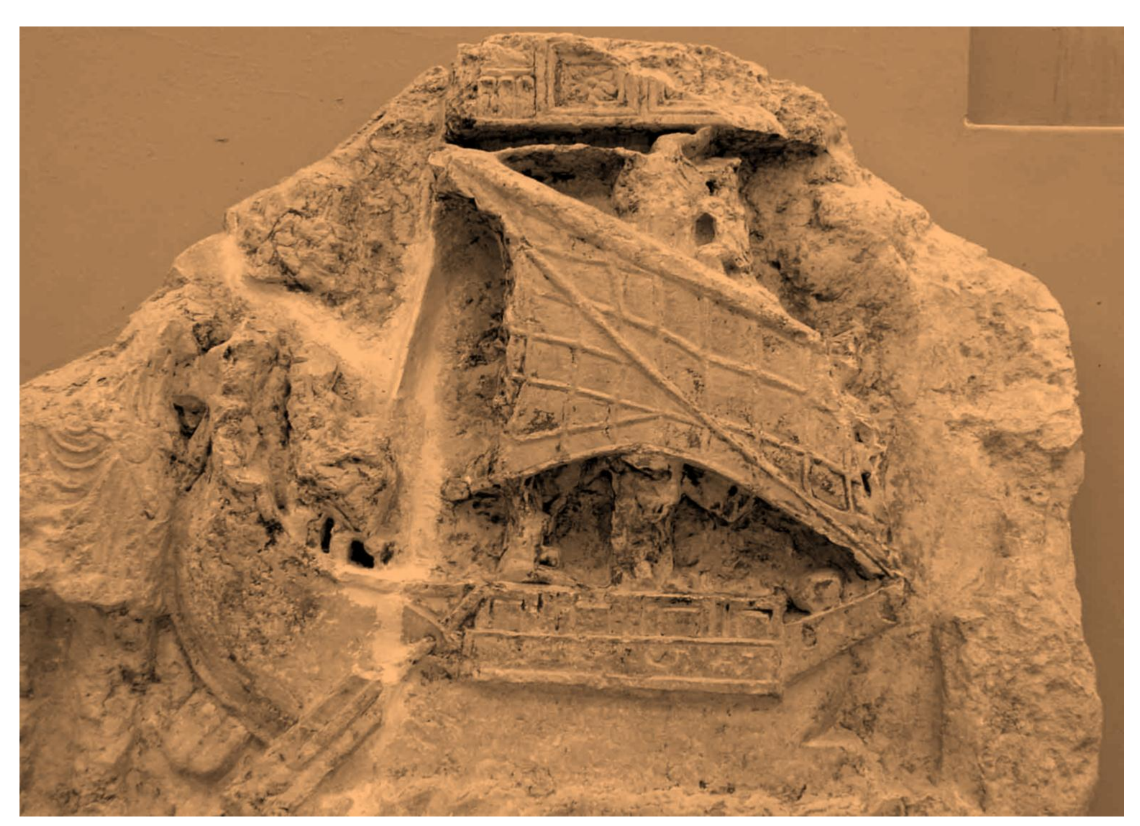
الصورة الثامنة: نحت تدمريّ يُصوّر جمل جالس. وهو على الأرجح كان أحّد الجمال العاملة في التجارة التدمريّة. مأخوذة من:

Smith.M. A; Identity, Community, And State Formation At Roman Palmyra, op, cit, p437.



الصورة التاسعة: نحت تدمريّ يُصوّر تاجران تدمريّان، يجرّ أحّدهما جمل. مأخوذة من:

Smith.M. A; Identity, Community, And State Formation At Roman Palmyra, op, cit, p455.



الصورة العاشرة: نحت تدمريّ يُصوّر سفينة بمجاذيف كبيرة. ومن المُحتمل أنّها كانت تُستخدم للإبحار على الفرات. مأخوذة من:

Smith.M. A; Identity, Community, And State Formation At Roman Palmyra, op, cit, p458.



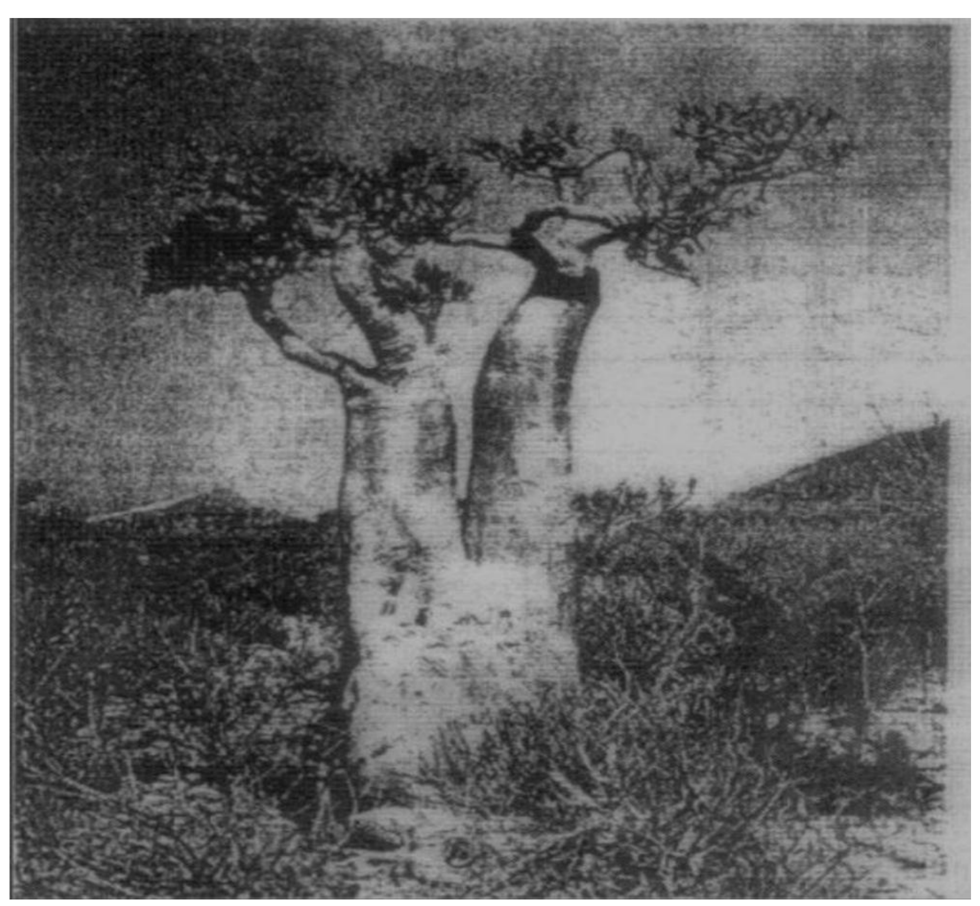
الصورة الحادية عشرة: لوحة صينيّة تعود إلى القرن السابع عشر، وهي تُصوّر شجرة الفلفل الأسود. مأخوذة من: كزارا(فريد): التوابل– التاريخ الكونيّ، ص٦٩.



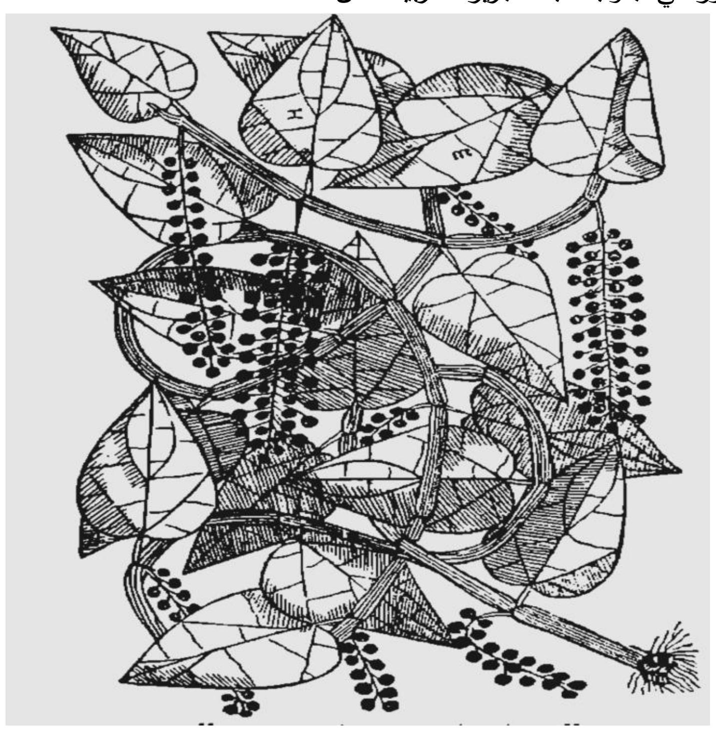
الصورة الثانية عشرة: شكل شجرة البخّور في مرتفعات ظفار. مأخوذة من: مأخوذة من: عبد المولى(أسامة محمود): تجارة البخور في جنوب شبه الجزيرة العربيّة، ص١٤٤.



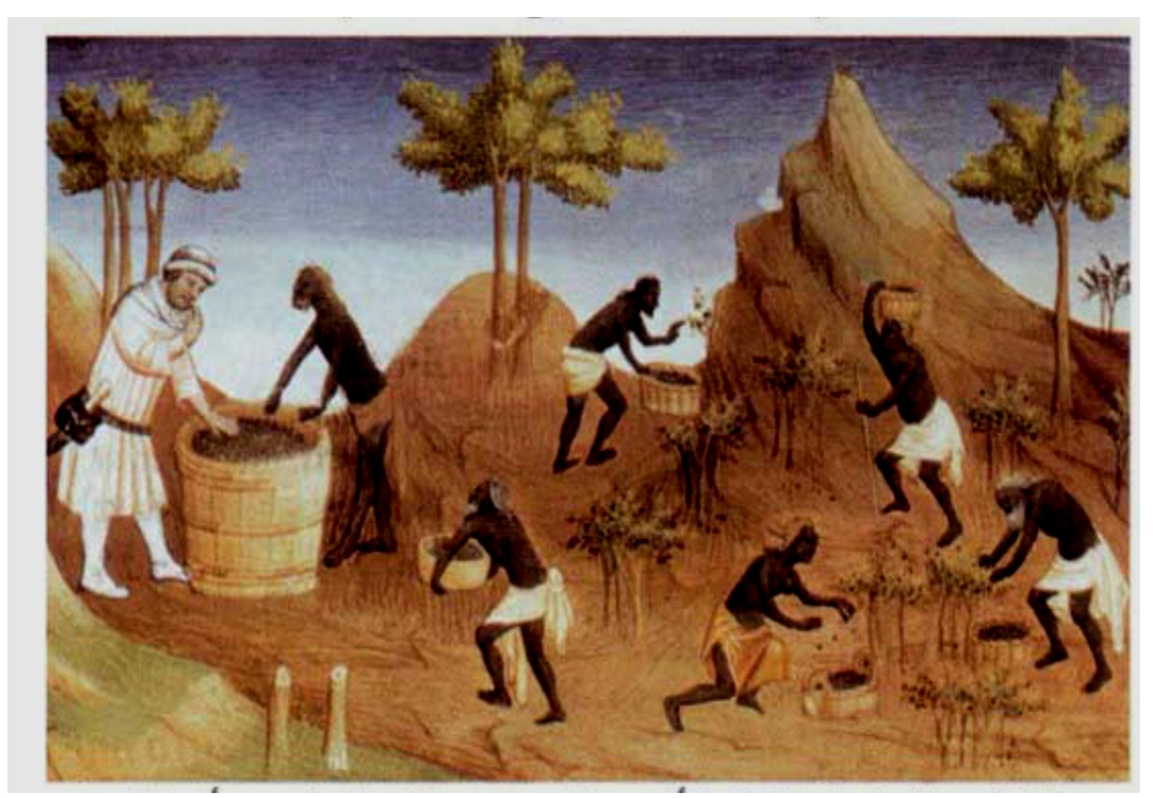
الصورة الثالثة عشرة: أحّد فروع شجرة البخّور. مأخوذة من: عبد المولى(أسامة محمود): تجارة البخور في جنوب شبه الجزيرة العربيّة، ص١٤٤.



الصورة الرابعة عشرة: شجرة دم الأخوين التي تنمو في جزيرة سُقطرى. مأخوذة من: عبد المولى(أسامة محمود): تجارة البخور في جنوب شبه الجزيرة العربيّة، ص١٤٥.



الصورة الخامسة عشرة: شكل ثمار الفلفل الأسود. لاحظ شكل العناقيد التي تتدلّى منها الفلفل الأسود. مأخوذة من: كزارا(فريد): التوابل– التاريخ الكونيّ، ص٤٥.



الصورة السادسة عشرة: صورة تُمثّل حصاد الفلفل الأسود على ساحل مالابار في الهند. عثر عليها ضمن مخطوطة فرنسيّة تعود إلى القرن الخامس عشر الميلاديّ. مأخوذة عن: كزارا(فريد): التوابل- التاريخ الكونيّ ، ص٢٣.



الصورة السابعة عشرة: نبتة القرفة. مأخوذة عن: كزارا(فريد): التوابل- التاريخ الكونيّ، ص١٣.



الصورة الثامنة عشرة: الطبق فضّي الذي عُثر عليه في مدينة لامبساكوس اليونانيّة. ويظهر فيه سيّدة هندية تجلس على كرسيّ من العاج وبجانبها عدد من الحيوانات الهنديّة التي جرى استيرادها إلى الإمبراطوريّة الرومانيّة. مأخوذة من:

Warmington. E. H; op, cit, p142.



الصورة التاسعة عشرة: صورة لإحدى النساء التدمريات وهي ترتدي كمّ كبير من الحليّ والمجوهرات، وهي تمثّل من جهة إحدى مظاهر الترف السائد في الإمبراطوريّة الرومانيّة، ومن جهة أخرى الغنى الكبير الذي حازته تدمر من تجارتها مع الشرق. مأخوذة من: محمد عليوان(حواء ميلاد): الحياة الاقتصادية والاجتماعية في مدينة تدمر(١٠٦- ٢٧٣م)، ص١٣٤.

قائمة المصادر:

– المصادر العربيّة والمُعرّبة:

١– القرآن الكريم: سورة النمل.

٢– الكتاب المُقدّس: الطبعة الكاثوليكيّة، دار الكتاب المُقدّس في الشرق الأوسط ، بيروت، ١٩٩٢م .

٣– بلوتارك(فلوطرخوس): تاريخ أباطرة وفلاسفة الإغريق، ٣ مجلدات، ترجمة: جرجيس فتح الله، الدار العربية للموسوعات، ، بيروت، ٢٠١٠م.

٤– الحموي(شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله البغدادي) (ت٦٢٦هـ/ ١٢٢٨م): معجم البلدان،ج٣، دار صادر، بيروت، ط٢، ١٩٩٥.

٥– ديون كاسيوس: التاريخ الرومانيّ، الكتب من ٧١– ٨٠، ترجمة: مصطفى غطيس، كلّية الآداب والعلوم الإنسانيّة، تطوان، المملكة المغربية، ٢٠١٣م.

٦– كالليسثينيس المُزيّف: حياة الإسكندر، ترجمة وتقديم وتعليق: محمود إبراهيم السعدني، المركز القومي للترجمة، القاهرة، ٢٠١٥م.

٧– الهمداني (الحسن بن حمد بن يعقوب)(ت ٣٥٠هـ/ ٩٦١م): صفة جزيرة العرب، تح : محمد بن علي الأكوع الحوالي ، مكتبة الإرشاد، صنعاء، ١٩٩٠م.

٨– هوميروس: الأوديسة، ترجمة: دريني خشبة، مكتبة دار الكتب الأهليّة، القاهرة، ١٩٤٥م .

– المصادر الأدبيّة الأجنبيّة:

١– سجلّات سلالة الهان الصينيّة(Hou Hanshu)، مع ترجمتها إلى اللغة الإنكليزيّة، وشروحها متوفّرة في:

Hou Hanshu; Edited by; Hirth. F; China and the Roman Orient: Researches into their Ancient and Mediaeval Relations as Represented in Old Chinese Records, Chicago: Ares, 1885, reprint: 1975.

٢- السجلّات الصينيّة للسلالات المُتأخرة" وِي(Wei)، وُو(Wu)، شُو هان(Shu Han)" التي قامت عقب انهيار إمبراطورية الهان عام ٢٢٠م، مُتوفّرة مع ترجمتها إلى اللغة الإنكليزيّة في:

Leslie. D. and Gardiner. K. H; The Roman Empire in Chinese Sources. Rome: Bardi, 1996.

3- Aelian; On the Characteristics of Animals, Translated by; Scholfield. A . F, London and Cambridge, Loeb Classical Library, 1959.

4- Agatherchides; In : Bunbury , E. H , A History of ancient geography . among the Greek and Ramans from the Earliest Ages Till the fall of the Roman Empire, In Two volumes, New York, 1959.

5- Ammianus Marcellinus; Ammianus History(The Later Roman Empire) (AD 354-378). Translated by; Walter. W, Penguin,1986.

6- Apicius; Cookery and Dining in Imperial Rome, Translated by; Joseph Dommers Vehling, New York: Dover Publications, Inc, 1936.

7- Appian; The Civil Wars, Translated by; Carter. J, London, 1996.

8- Appian. Appian's Roman History.. Translated by Horace White. Cambridge: Harvard University Press, 1913.

9- Aristotle; The complete works of Aristotle: the revised Oxford translation. Edited by; Jonathan Barnes, Princeton Univerity Press, Princeton, 1995.

10- Arrian; The Anabasis, Translated by ; E. Iliff Robson, with revisions by; P. A. Brunt, Loeb Classical Library Cambridge and London:, 1933.

11- Arrain; Indica, trans. P. A. Brunt, Loeb Classical Library, Cambridge: Harvard University Press, 1942.

12- Artemidoros: Geographoumea, in : Strabo the geography VII, XVI, 4. London, 1966.

13 - Arthashastra; trans; L.N. Rangarajan, Penguim Books Ltd, New York, 1992.

14- Celsus: De Medicina, Translated by; W. G. Spencer, Loeb Classical Library, London and Cambridge, 1935.

15- Cicero: Against Verres, Translated by Clinton Walker Keyes. Cambridge and London: Loeb Classical Library, 1928.

16- Cicero; De Officiis, Translated by; Walter Miller, , Loeb Classical Library, London and New York, 1913.

17- Cicero; Orations: Against Verres. Translated by C.D. Yonge. In The Perseus Digital Library, Edited by Gregory Crane. http://www.perseus.tufts.edu/cgibin/ptext?doc=Perseus:text:1999.02.0018:text=Ver.:section=1 (accessed 24 September, 2008).

18-Claudius Ptolemy; The Geography, Translated by; Stevenson. E. L, Dover Publications, New York, 1991.

19- Cosmas Indicopleustes; The Christian topography of Cosmas, an Egyptian monk, Translated by; McCrindle J. W, Burt Franklin, New York, 1967.

20- Curtius Rufus. The history of Alexander. Translated by John Yardley. Harmondsworth: Penguin, 1984.

21- Dio Cassius; The Roman History, Translated by; Ian Scott-Kilvert, Penguin Ltd, London, 1987.

22- Dio Chrysostom; Dio Chrysostom, Translated by; Cohoon. J. W, Cambridge: Harvard University Press, 1961.

23- Diodorus of Sicily; Library of History, Translated by; C. H. Oldfather, London and Cambridge, Loeb Classical Library, 1935.

24- Diogenes Laertius; The lives and opinions of eminent philosophers, Translated by; Yonge. C. D, London, 1915.

25- Dioscurides; De Materia Medica.

26- Eratosthenes; The Geographyica, In :Strabo The Geography, Translated by; Horace Leonard Jones. London and New York: Loeb Classical Library, 1930.

27- Eusebius; Onomastikon, Translated by; Notley. R. S. and Z. Safrai. Z: A Triglott Edition with Notes and Commentary, Leiden, 2005.

28- Eutropius; Abridgment of Roman History,

http://www.forumromanum.org/literature/eutropius/index.html,

[Accessed 3rd May 2012- 31st March 2013.[

29- Florus; The Epitome of Roman History, Translated by; Edward Seymour Forster. Cambridge: Harvard University Press, 1929.

30- Galen; On the mixtures and properties of simple drugs, on the natural faculties. Translated by Arthur John Brock. Cambridge: Harvard University Press, 1979.

31- Herodian Of Antioch's; History Of The Roman Empire From The Death Of Marcus Aurelius To The Accession Of Gordian III, Translated by; Edward C. Echols, University Of California Press Berkeley & Los Angeles, 1960.

32- Herodotus: The Histories. Translated by; Aubrey de Selincourt. Baltimore: Penguin Books, Reproduced by permission of Penguin Books Ltd, 1954.

33- The Historia Augusta.

http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/Historia_Augusta/, [Accessed 3rd May 2012- 31st March 2013].

34- Horace: Satires, Epistles, Odes, and Ars Poetica, Translated by; H. Rushton F. H, Loeb Classical Library, Cambridge and London, 1926.

35- Isidore; Parthian Stations, Translated and edited by Schoff. W. H, London, Bombay & Calcutta, 1914.

36- Jerome; Chronicle, translated by; Donalson. M, New York, 1996.

37- Josephus; complete works, Translated by; William. W, Grand Rapids: Kregel Publications, 1960. http://www.sacred-texts.com/jud/josephus, [Accessed 3rd May 2012- 31st March 2013].

38- Julius Caesar; Civil War, Translated by; McDevitte W. A. and Bohn. W. S, Harper's Classical Librarym, Harper & Brothers: New York, 1869.

39- Justin; Historiae Philippicae, translated by; Rev. John Selby Watson, Henry G. Bohn, York Street, Convent Garden, London, 1853.

40- Juvenal: The Satires, translated by; Kline. A. S. http://www.poetryintranslation.com/klineasjuvenal.htm, [Accessed 3rd May 2012- 31st March 2013].

41- Livy; History of Rome, Translated by; Foster. B. O, Harvard University Press, Cambridge, 1919.

42- Lucian; The works of Lucian, complete with exceptions specified in the preface, Translated by; Fowler. H. W. and Fowler, F. G, Clarendon Press Oxford, 1949.

43- Martial; Epigrams of Martial, Translated by; Sullivan. J. P and Whigham. P, Berkeley, University of California Press, 1987.

44- Midrash Samuel; Translated by; Newman. L. I, The Talmudic Anthology, Behrman House, New York, 1945.

45- Orosius; History, Edited by; Zangemelster. K, Teubner, 1887.

46- Ovid, Fasti, translated by; Kline. A. S. http://www.poetryintranslation.com/PITBR/Latin/Fastihome.htm, [Accessed 3rd May 2012- 31st March 2013].

47- Ovid; The Art of Love, and Other Poems. Translated by J. H. Mozley. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1979.

48- Ovid, The Love Poems, translated by; Melville. A. D, Oxford World's Classics, 2008.

49- Papyrus grec. "P.Lille." Perseus Digital Library Project. Edited by Gregory R. Crane. http://www.perseus.tufts.edu/hopper/text?doc=Perseus%3atext%3al99 9.05.0152(accessed June 16,2010).

50- Paterculus; Historiae Romanae.

51- Periplus Maris Erythraea, The Text with Introduction, Translation, and Commentary, Translated by Lionel Casson. Princeton: Princeton University Press, 1989.

Perseus Digital Library. http://www.perseus.tufts.edu/hopper/.

52- The Periplus of the Erythraean Sea. Travel and Trade in the Indian Ocean by a Merchant of the First Century, Translated and edited by; Schoff. W. H, London, Bombay & Calcutta, 1912. http://www.fordham.edu/halsall/ancient/periplus.html.

53- Petronius; Satyricon, Translated by Heseltine. M, London 1913.

54- Propertius; Elegies, Standard edition used for quotations: translated by; Hutchinson, G. O. Cambridge University, Cambridge, (ed.) 2006,

55- Propertius, The Poems, translated by Guy Lee, Oxford World's Classics, 2009.

56- Philo; Embassy to Gaius; The Works of Philo Judaeus, Translated by; Yonge. C. D, London, 1854-1890.

57- Philostratus the Athenian; The Life of Apollonius ofTyana. Translated by; Conybeare. F. C, Harvard University Press, Cambridge, 1969.

58- Plutarch; Lives, Translated by; Bernadotte Perrin, London and Cambridge: Loeb Classical Library, 1914.

59- Pliny The Elder; The Natural History Of Pliny; Translated By; John Bostock And H. T. Riley. New York: G. Bell, 1890.

60- Pliny the Younger; Letters, Translated by; Betty Radice. Cambridge: Harvard University Press, 1969.

61- Plutarch; Moralia, Translated by; Babbit. F,: Harvard University Press, Cambridge, 2005.

62- Plutarch; Plutarch's Lives, Translated by; Perrin. B, Harvard University Press, Cambridge, 1919.

63- Polybius; The Histories, Translated by; Paton. W. R,Loeb Classical Library, London and New York, 1923.

64- Ptolemy; The Geography, Translated by; Stevenson. E. L,. Dover, New York, ed. 1991

65- Procopius; Persian Wars, Translated by; Dewing. H.B, London, 1914.

66- Res Gestae Divi Augusi, edited by; Mommsen. , Berlin , 1865.

67- Seneca: Epistulae, Edited by, Reynolds. L. D, Clarendon Press, Oxford, 1965.

68- Seneca: Moral and Political Essays, Translated by; John M. Cooper. J. N and J. F. Procopé, Cambridge University Press, Cambridge, 1995.

69- Seneca: On Benefits, Translated by Thomas H. Corcoran. Cambridge: Harvard University Press, 1971-72.

70- Suetonius; Lives of the Caesars, Translated by; Catharine Edwards, Oxford: Oxford University Press, 2000.

71- Strabo; The Geography, Translated by; Horace Leonard Jones, Loeb Classical Library, London and New York, 1930.

72- Tacitus: Annales, Translated by; Sir Peterson. W., revised by; Winterbottom. M, Loeb Classical Library, Cambridge and London,1914.

73- Tacitus; The Agricola and The Germania, Translated by; Mattingley. H, Rev. Trans; Handford. S. A, Penguin Classics, London, 1970.

74- Theophrastus; Enquiry In To Plants, Transtated By, Sir Arthur Hort, Loeb Classical Library, In Two Volumes, William Heinemann Ltd, London.

75- Tibullus; Elegies.

76- Xenophon; Xenophon in seven volumes, Translated by; Carleton L Brownson, E. C. Marchant, G. W. Bowersock, etal.,Harvard University Press, Cambridge, 1968- 1979.

77- Zosimus, New History, http://www.tertullian.org/fathers/zosimus02_book2.htm, [Accessed 3rd May 2012- 31st March 2013].

قائمة المراجع:

– الدوريّات والأبحاث باللغة العربيّة:

١- الأحمد(سامي سعيد): العراق في كتابات اليونان والرومان، مجلّة سومر، مجلّد ٢٦، ج٢١، مركز دراسات الخليج العربيّ، بغداد، ١٩٧٠م.

٢- أبو الغيث(عبد الله): النشاط التجاري اليمني القديم وصلاته بالهند، مجلّة جامعة صنعاء للعلوم الاجتماعيّة والإنسانية، العدد ٦، صنعاء، ٢٠١٣م.

٣- اليزابيث مونرو: الجزيرة العربية بين البخور والبترول، ترجمة: محود محمود، مجلة الدارة، العدد الأوّل، آذار، السنة الثانية، الرياض ، ١٩٧٦.

٤- أحمد كليب (ميهوب غالب): تطوّر خطوط الملاحة البحريّة حول الجزيرة العربيّة بين الألفين الثالث والأوّل قبل الميلاد، مجلّة الوثيقة، العدد ٥٧، ٢٠١٠م.

٥- باوزير(محمد عبد الله بن هاوي): الحملة الرومانيّة على العربيّة الجنوبيّة أو السعيدة، مجلّة كُلّيات التربية، جامعة عدن، العدد ٩، ٢٠٠٨م.

٦- بن صراي(حمد محمد): الإبل في بلاد الشرق الأدنى القديم وشبه الجزيرة العربيّة، سلسلة بحوث تاريخيّة، الجمعية التاريخيّة السعوديّة، الإصدار الثالث، جامعة الملك سعود، الرياض، صفر ١٤٢٠هـ/ أيّار، ١٩٩٩.

٧- بن صراي(حمد محمد): الرومان ومنطقة الخليج العربي ٢٥ق.م– ٢٣٥م، مجلة دراسات كلّية العلوم الإنسانية والاجتماعية، مجلد ٢٩، العدد ١، جامعة الإمارات العربية المتحدة ، ٢٠٠١م.

٨- بن صراي(حمد محمد): العلاقات الحضارية بين الخليج العربي وشبه القارة الهندية وجنوبي شرق آسيا من القرن الثالث قبل الميلاد إلى القرن السابع الميلاديّ، الجمعية التاريخية السعودية، الإصدار العشرون، جمادى الآخرة، ١٤٢٧هـ/ أغسطس، ٢٠٠٦م.

٩- بوتس(دانيال): نهضة شمال شرقيّ الجزيرة العربيّة في الحقبة الهللينستيّة، بحث في دليل معرض طرق التجارة القديمة روائع آثار المملكة العربيّة السعوديّة، ١٤ تموز- ٢٧ أيلول، متحف اللوفر بالتعاون مع الهيئة العامّة للآثار والسياحة السعوديّة، باريس، ٢٠١٠م.

١٠- جاسم(حنان عيسى): السياسة الرومانيّة تجاه شبه الجزيرة العربيّة قبل الإسلام، مجلّة آداب الفراهيدي، مج١، العدد١٦، أيلول، جامعة تكريت، ٢٠١٣م.

١١- جبرا(إبراهيم جبرا): بلاد العرب من جغرافية استرابون، مجلّة المجتمع العلميّ العراقيّ، ج٢، بغداد، ١٩٥١م.

١٢- الجرو(أسمهان سعيد): طرق التجارة البريّة والبحريّة في اليمن، مجلّة جامعة عدن للعلوم الاجتماعية والإنسانيّة، المجلّد الثانيّ، العدد الثالث، كانون الثاني- حزيران، دار جامعة عدن للنشر، عدن، ١٩٩٩م.

١٣- الحسيني(محمد باقر): نقود مملكة ميسان العربية ودورها التاريخي والإعلامي والحضاري، مجلة المورد، العدد ٣، دائرة الأثار والتراث، بغداد، ١٩٨٦م.

١٤- حمدان(عبد المجيد): العبيد عند الرومان خلال القرنين الثاني والأوّل قبل الميلاد، مجلّة دراسات تاريخيّة، العددان ١١٧- ١١٨، كانون الثاني- حزيران، دمشق، ٢٠١٢م.

١٥- حمدان(عبد المجيد): العلاقات التجاريّة بين الدولة السلوقيّة والهند وبلاد العرب، مجلّة دراسات تاريخيّة، العددان ١٢٧- ١٢٨، تموز- كانون الأوّل، دمشق، ٢٠١٤م.

١٦- البغدادي(رشاد بن محمود): حول حملة جايوس قيصر العسكرية وتدمير ميناء عدن، المجلة العلمية للاتحاد العام للآثاريين العرب، القاهرة، العدد٤، كانون الثاني، ٢٠٠٣م.

١٧- البكر(منذر عبد الكريم): العرب والتجارة الدولية منذ اقدم العصور إلى نهاية العصر الروماني، مجلة المربد، العدد٤، السنة الثالثة، كلية الآداب، جامعة البصرة ،١٩٧٠م.

١٨- الرشيد(ناصر بن سعد): تعامل العرب التجاريّ وكيفيّته في العصر الجاهليّ، سلسة دراسات في تاريخ الجزيرة العربيّة ، الكتاب الثاني، جامعة الملك سعود، ١٩٨٤م.

١٩- ريس(ريتشارد) و جيمس(سيمون): التعرّف إلى العملات الرومانيّة، ترجمة: طلعت زهران، سلسلة دراسات آثاريّة(٣)، الجمعية السعوديّة للدراسات الآثريّة، مكتبة الملك فهد الوطنيّة، الرياض، حزيران، ٢٠٠٠م.

٢٠- زيادة(نقولا): دليل البحر الإريثيري وتجارة الجزيرة العربيّة، سلسة دراسات في تاريخ الجزيرة العربيّة، الكتاب الثاني، جامعة الملك سعود، ١٩٨٤م.

٢١- الزين(محمد): التقويم السلوقي، مجلّة الدراسات التاريخية، العددان ٨٥- ٨٦، دمشق، ٢٠٠٤م.

٢٢- سفر(فؤاد): كتابات من كبيسة، مجلة سومر، مجلد ٢٢، ج١، ٢، مركز دراسات الخليج العربيّ، بغداد، ١٩٦٨م.

٢٣- السلامين(زياد): الأنباط ومنطقة الخليج العربيّ، مجلّة ليوا الصادرة عن الأرشيف الوطنيّ، السنة السابعة، العدد الثالث عشر، حزيران، أبوظبيّ، الإمارات العربيّة المُتّحدة، ٢٠١٥م.

٢٤- سعيد(شايف عبده) : الحياة الاقتصادية في اليمن لدى الجغرافيين العرب في العصور الوسطى، مجلة دراسات يمنية، العدد ٤١ ، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء ، ١٩٩٠م.

٢٥- سمار(سعد عبود): بابل في العصر الفرثي، مجلة الدراسات التاريخية ، العدد ٢٠، جامعة البصرة، ٢٠١٦م.

٢٦- سمار(سعد عبّود): ميسان في العهدين الراشديّ والأمويّ، مجلّة الأستاذ، العدد ٦٧، جامعة بغداد، ٢٠٠٨م.

٢٧- الشتلة(إبراهيم يوسف): حملات الرومان على الجزيرة العربيّة، مجلّة الدارة، العدد٣، السنة ٩، الرياض، ١٩٨٤م.

٢٨- شرف الدين(أحمد حسين): مسالك القوافل التجاريّة في شمال الجزيرة العربيّة وجنوبها، سلسة دراسات في تاريخ الجزيرة العربيّة، الكتاب الثاني، جامعة الملك سعود، ١٩٨٤م.

٢٩- شعث(شوقي): طريق البخور والحرير، مجلة الحوليّات الآثريّة السورية، مجلد ٤٢، دمشق.

٣٠- الشيخ يعقوب(نبيل يوسف): الكشوف الآثريّة في موقع ثاج، مجلة جمعية تاريخ وآثار البحرين، العدد ٢١، مُتحف الدمام الإقليمي، الدمام- المملكة العربيّة السعوديّة، ٢٠٠٢م.

٣١- صابون(أحمد محمود حسين) :حول موقع ميناء لويكي كومي، مجلة مركز الخدمة للاستشارات البحثية، الإصدار رقم ٢٨ ، جامعة المنوفية، .٢٠٠٩

٣٢- صالح(عبد العزيز): شبه الجزيرة العربيّة في المصادر المصريّة القديمة، مجلّة عالم الفكر، مج١٥، عدد١، ١٩٨٤م.

٣٣- الضلاعين(مروان عاطف): الطُرق التجاريّة في مملكة الأنباط، مجلّة التمدّن، البلقاء، الأردن، العدد ٥، ٢٠١٠م.

٣٤- العبد الجبار(عبدالله بن عبدالرحمن): تجارة الأنباط البحرية بين القرنين الرابع قبل الميلاد والثاني الميلادي، المجلة الأردنية للتاريخ والآثار، المجّلد ٥، العدد٣، ٢٠١١م.

٣٥- عبد العزيز(إيمان): التأثيرات الفنّية اليونانيّة في شبه الجزيرة العربية في العصر المُتأغرق، العدد ٥٠ تموز، مجلّة بحوث كليّة الآداب، جامعة المنوفية، ٢٠٠٢م.

٣٦- عبد العليم(مصطفى كمال): تجارة الجزيرة العربيّة مع مصر في المواد العطريّة في العصرين اليوناني والرومانيّ، سلسة دراسات في تاريخ الجزيرة العربيّة، الكتاب الثاني، جامعة الملك سعود، ١٩٨٤م.

٣٧- العبد الغنيّ(محمد السيّد): الجرهاء ودورها في التجارة العربيّة القديمة، مجلّة الواحة، القطيف، المملكة العربيّة السعوديّة، ١٩٩٨م.

٣٨- العتيبي(فهد بن مطلق): العرب في مصر إبان العصر الرومانيّ(دراسة في ضوء الوثائق البردية والنقوش)، مجلة الدارة، دارة الملك عبد العزيز، العدد الثالث، السنة الحادية و الأربعون، الرياض، رجب، ١٤٣٦هـ/ ٢٠١٥م.

٣٩- عريش(منير) وآخرون: نقوش قتبانيّة جديدة، حوليّة الآثار النقوش اليمنيّة القديمة(ريدان)، العدد٨، وزارة الثقافة والسياحة اليمنيّة، صنعاء، ٢٠١٣م.

٤٠- عطيوي(فرحة هادي): العلاقات الاقتصادية والسياسية بين الأنباط والبطالمة، مجلّة الفتح، العدد٣٠، جامعة ديالى، ٢٠٠٧م.

٤١- عيسى(شذى أحمد): أضواء حول أهمّية طريق الفرات في التاريخ القديم، مجلّة دراسات تاريخية، العدد ٤، جامعة البصرة، ٢٠٠٨م.

٤٢- كاظم(شاكر مجيد)، عيسى(شذى أحمد): دور النبّالة العرب في التاريخ القديم: دراسة في فرقة النبّالة التدمريّة، مجلّة أبحاث البصرة(العلوم الإنسانيّة)، مج ٣١، العدد ١، ج أ، البصرة.

٤٣- مرزوق(سهيلة مرعي): الأبلة في العصور القديمة، مجلة جامعة ديالى، العدد ١٢، جامعة ديالى، ٢٠٠٢م.

٤٤- موسى(فاطمة صلاح الدين): العلاقة بين الجزيرة العربيّة واليونان منذ عصر الإسكندر حتّى بداية العصر الرومانيّ، مجلّة مركز الوثائق والدراسات الإنسانية، جامعة قطر، ١٩٩٠م.

٤٥- ناجي(سلطان): التاريخ السياسي لدول اليمن القديمة، مجلة الحكمة ، عدد ١٦، السنة الثانية، عدن، ١٩٧٢م.

٤٦- الناصريّ(سيّد أحمد): الرومان و البحر الأحمر، مجلّة الدارة، السنة السادسة، العدد الثاني، كانون الثانيّ، الرياض، ١٩٨١م.

٤٧- الناصريّ (سيّد أحمد): الصراع على البحر الأحمر في عصر البطالمة، سلسة دراسات في تاريخ الجزيرة العربيّة، الكتاب الثاني، جامعة الملك سعود، ١٩٨٤م.

٤٨- نعمان(خلدون هزاع عبده): نقوش جديدة من ذمار، حوليّة الآثار النقوش اليمنيّة القديمة(ريدان)، العدد٨، وزارة الثقافة والسياحة اليمنيّة، صنعاء، ٢٠١٣م.

٤٩- نولدمان(شيلدن آرثر): "ميسان" دراسة تاريخيّة أوليّة، ترجمة: فؤاد جميل، مجلّة الأستاذ، المجلّد ١٢، جامعة بغداد، ١٩٦٤م.

٥٠- الهاشميّ(رضا جواد): النشاط التجاريّ القديم في الخليج العربيّ وآثاره الحضاريّة، مجلّة المؤرّخ العربيّ، عدد ١٢، بغداد، ١٩٨٠م.

٥١- هاني الجنابي(قيس حاتم): صلات العراق القديم التجارية حتى ظهور الإسلام، مجلة العلوم الإنسانية، ، مجلد ١، العدد ٢٠، جامعة بابل.

٥٢- يحيى(أسامة عدنان): الشرق الأدنى القديم تحت حكم الإسكندر المقدونيّ(٣٣٤-٣٢٣ق.م)، مجلّة الأبحاث التاريخيّة، العدد الأوّل، أشور بانيبال للكتاب، بغداد، ٢٠١٥م.

- **الرسائل العلميّة:**

١- أحمد ملاعبة(نهاية عبد الرحمن): دور ممالك الجزيرة العربيّة في التجارة الدوليّة بين القرن الأوّل قبل الميلاد والقرن الثالث الميلاديّ، رسالة ماجستير بإشراف: سلامة النعيمات، كلّية الدراسات العليا، الجامعة الأردنيّة، ١٩٩٥م.

٢- جواد(حسن حمزة): نشوء الدولة السلوقيّة وقيامها(دراسة تاريخية ٣١٢- ٦٤ق.م)، رسالة ماجستير بإشراف: جواد الموسويّ، جامعة بغداد، ٢٠٠٨م.

٣- الذفيف(عبد الله حسين محمد العزّي): مملكة قتبان من القرن السابع حتّى نهاية القرن الثاني قبل الميلاد، رسالة ماجستير بإشراف: عبد الله حسن الشيبة، جامعة صنعاء، ٢٠٠٧م.

٤- الشمّري(محمد حمزة جار الله): موانئ شبه الجزيرة العربيّة وأثرها في النشاط التجاري البحري قبل الإسلام، رسالة دكتوراه بإشراف: جسين علي الداقوقي، جامعة بغداد، ٢٠٠٤م.

٥- عبد الرحمن الجاويش(عبدالرحمن يوسف): الموارد الطبيعية في اليمن القديم (حضارة سبأ أنموذجاً)، رسالة ماجستير بإشراف: واثق إسماعيل الصالحي وآخرون، جامعة صنعاء، ٢٠١٢م.

٦- عبد الله(السيد محمد السعيد) : النشاط التجاري لشعوب شبه الجزيرة العربية بالفترة الممتدة من بداية الألف الأول ق.م حتى منتصف القرن السادس الميلادي ، رسالة دكتوراه بإشراف: احمد عبد القادر الصاوي، عبد العزيز أمين عبد العزيز، جامعة الزقازيق، مصر، ٢٠٠٨م.

٧- عبد المولى(أسامة محمود): تجارة البخور في جنوب شبه الجزيرة العربيّة من القرن العاشر إلى نهاية القرن الأوّل قبل الميلاد، رسالة ماجستير بإشراف: محمد حمدي إبراهيم حافظ، جامعة الزقازيق، ٢٠١٣م.

٨- علي الصكر(دعاء محسن): مملكة ميسان ومكانتها في تاريخ العراق القديم ٣٢٤ق.م-٢٢٤م، رسالة ماجستير بإشراف: جواد مطر الموسويّ، جامعة واسط، ٢٠١٠م.

٩- العمر(بديع): الجيش الرومانيّ البرّي في الفترة الإمبراطوريّة٣١ ق.م- ٢٨٤م، رسالة ماجستير بإشراف: عبد المجيد حمدان، جامعة دمشق، ٢٠١٠م.

١٠- فريد(بوخلف): الجيش الرومانيّ وهيأته في المغرب القديم(١٤٦ق.م- ٤٠م)، رسالة ماجستير بإشراف: ويزة أيت عمارة، جامعة الجزائر، الجمهورية الجزائريّة، ٢٠١٢/٢٠١٣م.

١١- محمد عليوان(حواء ميلاد): الحياة الاقتصادية والاجتماعية في مدينة تدمر(١٠٦-٢٧٣م)، رسالة ماجستير بإشراف: أحمد محمد محمد أنديشة، جامعة المرقب، ليبيا، ٢٠٠٧م.

١٢- محمد(مجتبى علي): التنظيمات السياسية في بلاد العرب قبل الإسلام، رسالة دكتوراه بإشراف: علي عبد الله الخاتم، جامعة الخرطوم، ٢٠٠٩م.

١٣- محمود(راجح زاهر): علاقات الأنباط بالدول والشعوب المُجاورة، رسالة دكتوراه بإشراف: محمد خليفة حسن عبد المنعم و محمد عادل، جامعة الزقازيق، ٢٠٠٤م.

- المراجع العربيّة:

١- إبراهيم السعيد(سعيد بن فايز): العلاقات الحضاريّة بين الجزيرة العربيّة ومصر في ضوء النقوش القديمة، مكتبة الملك فهد الوطنيّة، الرياض، ٢٠٠٣م.

٢- أبو بكر(فادية محمد): دراسات في العصر الهللينستيّ، دار المعرفة الجامعيّة، ١٩٩٨م.

٣- الأحمد(سامي سعيد) : الخليج العربي في التاريخ القديم، بغداد، ١٩٨٩م.

٤- إسماعيل(حلمي محروس): الشرق العربيّ القديم وحضارته، مؤسّسة شباب الجامعة، الإسكندريّة، ١٩٩٧م.

٥- أفندي(عماد الدين): أطلس حضارات العالم القديم، دار الشرق العربي، بيروت: حلب، ٢٠١٦م.

٦- آل جاسم(محمد علي): الائتمان والصيرفة في العراق القديم، مطابع دار التضامن، بغداد، ١٩٦٣م.

٧- باذيب(علي سالم): النباتات الطبية في اليمن، ط ٤، مكتبة الإرشاد، صنعاء،٢٠٠١م.

٨- بافقيه(محمد عبد القادر): العربية السعيدة، مركز الدراسات والبحوث اليمنيّ، صنعاء، ١٩٨٧م

٩- باقر(طه): مُقدّمة في تاريخ الحضارات القديمة، ج٢، بيت الورّاق للطباعة والنشر، بغداد، ٢٠١١م.

١٠- باعليان (محمد عوض منصور): الملابس في اليمن القديم، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، عدن، ٢٠١٣م.

١١- بدر(فاروق حلمي): تاريخ أفغانستان، مكتبة الآداب و مطبعتها، الحليمة الجديدة، بلا تاريخ.

١٢- البكر(منذر عبدالكريم): الجذور التاريخية لعروبة الأحواز قبل الإسلام ، جامعة البصرة، البصرة ، ١٩٨١م.

١٣- البكر(منذر عبد الكريم) : دراسات في تاريخ العرب قبل الإسلام ، تاريخ الدول الجنوبية في اليمن، مطبعة جامعة البصرة ، العراق ، ١٩٨٠م.

١٤- الجاف(حسن كريم): موسوعة تاريخ إيران السياسيّ، مجلّد أوّل، الدار العربية للموسوعات، بيروت، ٢٠٠٨م.

١٥- جندي(إبراهيم عبد العزيز): سياسية الإسكندر الأكبر تجاه بلاد العرب والجزيرة العربية ٣٣٢- ٣٢٣ق.م، مركز الوثائق والدراسات الإنسانية في جامعة قطر، الدوحة، ٢٠٠١م.

١٦- جوهر(هاني): اليهود في فلسطين في العصرين البطلمي والسلوقي، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، ٢٠٠٥م.

١٧- الحدّاد(فتحي عبد العزاز): أوضاع الملوك في دول جنوبي شبه الجزيرة العربيّة قبل الإسلام، دراسات في آثار الوطن العربيّ، جامعة عين شمس، بلا تاريخ.

١٨- الحويري(محمود محمد): رؤية في سقوط الإمبراطوريّة الرومانيّة، ط٣، دار المعارف، القاهرة، ١٩٩٥م.

١٩- الدمياطي(محمود مصطفى): معجم أسماء النباتات الواردة في تاج العروس لـ(الزبيدي) ، المؤسسة المصرية العامة للتأليف والأنباء والنشر، مطبعة لجنة البيان العربي، مصر، ١٩٦٥م.

٢٠- الذييب(سليمان بن عبد الرحمن): التاريخ السياسيّ للأنباط، الهيئة العامّة للسياحة والآثار، فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنيّة، الرياض، ٢٠١١م.

٢١- الذييب(سليمان بن عبدالرحمن): الحملة الرومانية الأولى على جنوب غرب شبه الجزيرة العربية، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، الرياض، ٢٠١٥م.

٢٢- الروبي(آمال محمد): مظاهر الحياة في مصر في العصر الرومانيّ(اجتماعيا، اقتصاديا، إداريّاَ)، الهيئة المصريّة العامّة للكتاب، ١٩٧٥م.

٢٣- سليم(أحمد أمين): تاريخ وحضارة العرب في العصور القديمة، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٧م.

٢٤- سليم(أحمد أمين): جوانب من تاريخ وحضارة الجزيرة العربية في العصور القديمة، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٩م.

٢٥- سويدان(قاسم محمد): تاريخ ملكات الشرق، تقديم ومراجعة: محمد محفل، دار كنان للطباعة والنشر، دمشق، ٢٠١٤م.

٢٦- شاهين(علاء الدين عبد المُحسن): تاريخ الخليج والجزيرة العربيّة القديم، دار السلاسل للطباعة والنشر، الكويت، ١٩٩٧م.

٢٧- الشيبة (عبد الله): ترجمات يمانيّة، دراسات في تاريخ اليمن القديم(٢)، منشورات دار الكتاب الجامعي، صنعاء، ٢٠٠٨م.

٢٨- الشيخ(حسين):العرب قبل الإسلام، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٣م.

٢٩- أبو خليل(شوقي): أطلس التاريخ العربيّ الإسلاميّ، دار الفكر، دمشق، ط٥، ٢٠٠٨م.

٣٠- العابد (مفيد رائف): دراسات في تاريخ الإغريق، المطبعة الجديدة، دمشق، ١٩٧٩.

٣١- العابد (مفيد رائف): سوريا في عصر السلوقيين من الإسكندر حتى بومبيوس(٣٣٣-٦٤ق.م)، دار شمأل، دمشق، ١٩٩٣م.

٣٢- عباس (إحسان) : تاريخ دولة الأنباط، دار الشروق ، عمّان، ١٩٨٧م.

٣٣- عبد الحليم السيّد(عبد المنعم): "صلات الأنباط بمصر من خلال النقوش النبطيّة على صخور الحجاز و صخور مصر الشرقيّة"، البحر الأحمر وظهيره في العصور القديمة، الإسكندريّة، ١٩٩٣م.

٣٤- العبد الغنيّ(محمد السيّد): تاريخ مصر تحت حكم الرومان، المكتب الجامعيّ الحديث، الإسكندريّة، ٢٠٠١م.

٣٥- عبد الله(السيد محمد السعيد) : النشاط التجاري لشعوب شبه الجزيرة العربية بالفترة الممتدة من بداية الألف الأول ق.م حتى منتصف القرن السادس الميلادي ، ٢٠٠٨م.

٣٦- العرقيّ(منير عبد الجليل): الفنّ المعماريّ والفكر الديني في اليمن القديم، مكتبة مدبولي، القاهرة، ٢٠٠٢م.

٣٧- العفيفي(عبد الحكيم): موسوعة الألف مدينة، أوراق شرقية للطباعة والنشر، بيروت، بلا تاريخ.

٣٨- علي(جواد): المُفصّل في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار العلم للملايين، ط٢، بيروت، ١٩٩٣م.

٣٩- علي(زكي): الإسكندريّة في عهد البطالمة والرومان، دار المستقبل، القاهرة ،١٩٦٧م.

٤٠- عليّ(عبد اللطيف أحمد): مصر والإمبراطوريّة الرومانيّة في ضوء الأوراق البرديّة، دار النهضة العربيّة، مصر، ١٩٦١م.

٤١- عُمان وتاريخها البحريّ: وزارة الإعلام والثقافة العُمانيّة، سلطنة عُمان، ١٩٧٩م.

٤٢- فاروق سيّد(عزّة): الإله بس ودوره في الديانة المصرية، مكتبة مدبولي، عربيّة للطباعة والنشر، القاهرة، ٢٠٠٥م.

٤٣- فرح (أبو اليسر): الشرق الأدنى في العصرين الهللينستي والروماني، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعيّة، الهرم ، ٢٠٠٢م.

٤٤- الفرح(محمد حسين): الجديد في تاريخ دولة وحضارة سبأ وحمير، مجلد٢، منشورات وزارة الثقافة والسياحة اليمنيّة، صنعاء، ٢٠٠٤م.

٤٥- فوكس وبيرين: الإسكندر الأكبر، سلسلة أعلام ومشاهير بإشراف: رؤوف سلامة موسى، مؤسّسة المعارف للطباعة والنشر، بيروت، بلا تاريخ.

٤٦- قنواتي(شحاتة): تاريخ الصيدلة والعقاقير في العهد القديم والوسيط، أوراق شرقيّة للطباعة، بيروت، ١٩٩٦.

٤٧- لقمان(حمزة علي): تاريخ الجزر اليمنية، صنعاء، ١٩٧٢م.

٤٨- مكّاويّ(فوزيّ): تاريخ العالم الإغريقي وحضارته، دار الرشاد الحديثة، الدار البيضاء، المملكة المغربيّة، ١٩٨٠م.

٤٩- مكّاويّ(فوزيّ): الشرق الأدنى في العصرين الهللينستيّ والرومانيّ، المكتب المصريّ لتوزيع المطبوعات، القاهرة، ١٩٩٩م.

٥٠- مولاي رشيد(المُصطفى): المغرب الأقصى عند الإغريق واللاتين من القرن السادس قبل الميلاد إلى القرن السادس الميلاديّ، شركة المدراس للنشر والتوزيع، الدار البيضاء، ١٩٩٩م.

٥١- الناصريّ(سيّد أحمد): تاريخ وحضارة مصر والشرق الأدنى في العصر الهللينستي، دار النهضة العربيّة، القاهرة.

٥٢- الندوي(محمد إسماعيل): الهند القديمة حضارتها ودياناتها، دار الشعب، القاهرة، ١٩٧٠م.

٥٣- النعيم (نورة عبد الله العلي): الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية في الفترة من القرن الثالث قبل الميلاد وحتى القرن الثالث الميلادي ، دار الشواف للنشر والتوزيع ، الرياض ، ١٩٩٢م.

٥٤- الهمشري(منيرة محمد):دبلوماسية البطالمة في القرنين الثاني والأول ق.م، الهيئة المصرية للكتاب، ١٩٩٩م.

٥٥- يحيى(لطفي عبد الوهّاب): دراسات في العصر الهللينستيّ، دار النهضة العربيّة، بيروت، ١٩٧٨م.

٥٦- اليسوعي(فردينان توتل): المنجد في الأعلام، ط ٨، بيروت، دار المشرق، ١٩٧٦م.

٥٧- يونان(أيمن هنري): قاموس الكتاب المقدس الإلكتروني، بغداد ، ٢٠٠٩ م.

٤- المراجع المعرّبة:

١- أدمز (روبرت ماك): أطراف بغداد (تاريخ الاستيطان في سهول ديالى)، ترجمة: أحمد صالح العلي، مطبعة المجمع العلمي العراقي بغداد، ١٩٨٤م.

٢- إرسكين(ستيوارت): المدن المنسيّة في بلاد العرب، ترجمة: عبد الإله الملّاح، هيئة أبو ظبي للثقافة والتراث، أبوظبي، ٢٠٠٩م.

٣- أوليري(دي لاسي): جزيرة العرب قبل البعثة ، ترجمه وعلق عليه : موسى علي الغول ، منشورات وزارة الثقافة ، عمّان، الأردن ، ١٩٩٠م.

٤- أوليري(دي لاسي): انتقال علوم الإغريق إلى العرب، ترجمة: متّى بيثون ويحيى الثعالبي، مطبعة الرابطة، بغداد، ١٩٥٨م.

٥- برن (أندرو روبرت): تاريخ اليونان، ترجمة محمد توفيق حسين، مطبعة التعليم العاليّ، بغداد، ١٩٨٩م.

٦- بيرنيا(حسن): تاريخ إيران القديم من البداية حتّى العهد الساسانيّ، ترجمة: محمد نور الدين عبد المنعم و السِّباعي محمد السِّباعيّ، مُراجعة وتقديم: يحيى الخشّاب، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الفجالة، ١٩٩٢م.

٧- تانر(ستيفن): أفغانستان التاريخ العسكريّ منذ عصر الإسكندر الأكبر حتى سقوط طالبان، ترجمة: نادية إبراهيم، مراجعة: شهاب الدين أحمد، كلمات عربية للترجمة والنشر، القاهرة، ٢٠١٠م.

٨- توينبي(أرنولد): تاريخ البشريّة، ترجمة: نقولا زياده، دار الأهليّة للنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٨٨م.

٩- جونز(مارتن): مدن بلاد الشام حيث كانت ولاية رومانية، ترجمة: إحسان عباس، دار الشروق، عمّان، ١٩٨٧م.

١٠- حتّي (فيليب): تاريخ سوريا ولبنان وفلسطين، ، ترجمة : موسى حداد وعبد الكريم رافق، ج١، بيروت،١٩٥٠م.

١١- حزين(سليمان): المشرق العربيّ والشرق الأقصى، علاقتهما التجاريّة والثقافيّة في العهود الإغريقية والعربيّة، ترجمة وتقديم: محمد عبد الغني سعوديّ، المركز القوميّ للترجمة، القاهرة، ٢٠٠٩م.

١٢- حوراني(جورج فضلو): العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة واوائل العصور الوسطى، ترجمه وزاد عليه: السيد يعقوب بكر ، راجعه وقدم له: يحيى الخشاب، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، ١٩٥٨م.

١٣- رو(جورج): العراق القديم، ترجمة: حسين علوان، دار الحرية للطباعة والنشر، بغداد ، ١٩٨٣م.

١٤- سيغال: الرها المدينة المباركة، ترجمة: يوسف إبراهيم جبرا، تقديم: غريغوريوس حنّا إبراهيم، درا الرها للنشر والتوزيع، حلب، ١٩٨٨م.

١٥- شيفمان: المجتمع السوري القديم، ترجمة: إحسان إسحق، دمشق، ١٩٨٧م.

١٦- فيلبس(وندل): كنوز مدينة بلقيس، ترجمة: عمر الدايراوي، دار العلم للملايين، بيروت، ١٩٦١م.

١٧- كزارا(فريد): التوابل- التاريخ الكونيّ، ترجمة: إيزميرالدا حميدان، هيئة أبو ظبي للثقافة والتراث، أبو ظبي، الإمارات العربيّة المُتّحدة، ٢٠١٠م.

١٨- كلاوس(مانفريد): الإسكندريّة أعظم عواصم العالم القديم، ترجمة: أشرف نادي أحمد، الهيئة المصريّة العامّة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٩م.

١٩- كوفمان(كاثي. ك): الطبخ في الحضارات القديمة، ترجمة: سعيد الغانميّ، هيئة أبو ظبي للسياحة والثقافة، أبو ظبيّ: الإمارات العربيّة المُتّحدة، ٢٠١١م.

٢٠- ناومكين(فيتالي): سقطرى جزيرة الأساطير، ترجمة: خيري الضامن، هيئة أبو ظبي للثقافة والسياحة، دار الكتب الوطنيّة، أبو ظبي، الإمارات العربيّة المُتّحدة، ٢٠١٥م.

٢١- نافتالي (لويس): الحياة في مصر في العصر الرومانيّ ٣٠ق.م- ٢٨٤م، ترجمة: آمال الروبي، عين للدراسات والبحوث الإنسانيّة والاجتماعية، ١٩٩٧م

٢٢- هامرتن(جون. أ): تاريخ العالم، ترجمة : فؤاد أندروس، مج٣، مكتبة النهضة المصرية ، القاهرة، بلا تاريخ.

٢٣- هودجز (هنري): التقنية في العالم القديم، ترجمة: رندة قاقيش، مُراجعة: محمود أبو طالب، الدار العربية للتوزيع والنشر، عمّان، الأردن، ١٩٨٨م.

٢٤- هومل(فرتز): التاريخ العام لبلاد العرب الجنوبية، ترجمة: فؤاد حسين، مكتبة النهضة المصريّة، القاهرة، بلا تاريخ.

٢٥- هُيلِنْد(روبرت): تاريخ العرب في جزيرة العرب من العصر البرونزيّ إلى صدر الإسلام(٣٢٠٠ق.م- ٦٣٠م)، ترجمة: عدنان حسن، مُراجعة: زياد مُنى، شركة قُدمس للنشر والتوزيع، بيروت، ٢٠١٠م.

٢٦- ولبانك(فرانك): العالم الهللينستي(حملة الإسكندر على الشرق ونشأة الممالك الهللينستية)، ترجمة وتقديم: آمال محمد الروبي، مُراجعة: محمد إبراهيم بكر، المركز القومي للترجمة، القاهرة، ٢٠٠٩م.

٢٧- ولبر(دونالد): إيران ماضيها وحاضرها، ترجمة : عبد النعيم محمد حسنين، مراجعة و تقديم: إبراهم أمين الشواري، مكتبة مصر، القاهرة، ١٩٥٨.

- الأبحاث والمقالات باللغة الأجنبيّة:

1- Badian. E; Nearchus the Cretan, Yale Classical Studies, No. 24, 1975.

2- Bagnall. R. S, and Helms. C.C; The Ostraka, In: Sidebotham and Wendrich (eds) Berenike 1997.

3- Bagnall. R. S., and J. A. Sheridan J. A; Greek and Latin Documents from ‘Abu Sha’ar, 1990–1991, JARCE, No. 31, 1994.

4- Bannikov. A; War Elephants of the Indian and the African Origin in the Classical Literature, Middle-East Journal of Scientific Research, No. 21 (2) Saint Petersburg, Russia: pp396-400, 2014.

5- Bird. J; Incense In Mithraic Ritual, In Peacock. D ; Ed: Food For The Gods,Oxbow Books, 2006.

6- Blue. L; Myos Hormos – Quseir al-Qadim: A Roman and Islamic port on the RedSea coast of Egypt – a maritime perspective'. Proceedings of the Seminar for Arabian Studies, Seminar for Arabian Studies, London, 2002.

7- Bowen. J. R; Ancient Trade Routes In South Arabia, In : Archaeological Discoveries In South Arabia, Vol. 2 , London, 1939.

8- Bowsher. J; The Frontier Post of Medain Saleh, In Freeman and Kennnedy (eds) The Defence of the Roman and Byzantine East I, Oxford, 1986.

9- Boyce. M; 'The Parthians: Defenders of the Land and Faith',In Godrej. P and Mistree. F. P (eds), A Zoroastrian Tapestry: Art, Religion and Culture, Ahmedabad: Mapin.

10- Brice. W. C; The classical trad – Routes of Arabia, from Evidence of ptolemy, strabo and pliny, in: studies the history of Arabia, vol, 2. Riyadh soudi Arabia, 1979.

11- Casson. L; Ancient naval technology and the route to India, in Begley, V. and De Puma. R. (eds), Rome and India: The Ancient Sea Trade.: University of Wisconsin Press, Madison, 1991.

12- Casson. L; New Light on Maritime Loans: P. Vindob. G 40822 in Bagnall; R, Studies in Roman Law, 1990.

13- Casson. L; The Sea Route To India, Classical Quarterly , No. 34 , New York, 1984.

14- Christian. D; Silk roads or steppe roads? Th e Silk roads in world history, Journal of World History, 2000, No 11.

15- Cotton. H. M. and Cockle. W. E. H; Th e Papyrology of the Roman Near East: A Survey, Journal of Roman Studies, No. 85, (1995).
16- Cohen. R; New Light on the Date of the Petra-Gaza Road, Biblical Archaeologist , No. 45, 1982.
17- Crow. J. G; A Review of the Physical Remains of the Frontier of Cappadocia', in Freeman P. and Kennedy. D. (eds): The Defence of the Roman and Byzantine East: Proceedings of a Colloquium held at the University of Sheffield, April, 1986, BARIS 297, Oxford.
18- Demange.F; The Frankincense Caravans,in: Roads Of Arabia A Rchaeology And History Of The Kingdom Of Saudi Arabia, Musée du Louvre, Paris, 14 July– 27 September, 2010.
19- De Romanis. F; Playing Sudoku on the Verso of the Muziris Papyrus, Journal of the Ancient Indian History, 2012.
20- De Romanis. F ;' relations between Rome and Sri Lanka in the first century AD, in De Romanis, F. and Tchernia, A. eds 1997, Crossings: Early Mediterranean Contacts with India. Manohar Publishers & Distributors, New Delhi, 1997.
21- De Romanis. F; 'Rome And The Notia Of India: Relations Between Rome And Southern India From 30 BC To The Flavian Period', In De Romanis, F. And Tchernia, A. (Eds), (1997), Crossings: Early Mediterranean Contacts with India.: Manohar Publishers,New Delhi, 1997.
22- Duncan. J; Routes in south Arabia, antiquity, No 19, 1958.
23- Duncan. J; The Impact of the Antonine Plague, JRA, No. 9, 1996.
24- Freeman. P; 'The Annexation of Arabia and Imperial Grand Strategy' in D. L. Kennedy, (ed.) The Roman Army in the East , Ann Arbor 1996.

- Fuks. A; ‘Notes on the archive of Nicanor, Journal of Juristic Papyrology, 1951.

25- Gaur. A; Underwater Exploration off Poompuhar and Possible Causes of its Submergence, Bulletin of the Indian Archeological Society, No. 28, 1998.

26- Gawlikowski. M; Palmyra as a Trading Centre, Iraq, 1994, No. 56.

27- Glover. I. C; ‘Early Trade between India and Southeast Asia, In Reade (ed.) The Indian Ocean in Antiquity, London 1996.

28- Graf. D. F; A Preliminary Report on a Survey of Nabataean- Roman Military Sites in Southern Jordan, ADAJ, No, 23, 1979.

29- Graf. D. F; ‘The Via Nova Traiana in Arabia Petraea.’ In The Roman and Byzantine Near East: Some Recent Archaeological Research.

30- Groom, N; The periplus, Pliny and Arabia, Arab. Arch. Epig, No. 6, Denmark, 1995.

31- Gupta. P. L; Coins in Rome’s Eastern Indian trade, in Jha. A. K; ed: Coinage, Trade and Economy. Bombay: Indian Institute of Research in Numismatic Studies, 1991.

32- Hirson. R. M; Gold, frankincense and myrrh, Journal of the Royal Society of Medicine, Vol. 81 September, 1988.

33- Hopkins. K; Models, ships and staples’, in Garnsey, P. and Whittaker, C. R, Trade and Famine in Classical Antiquity. Cambridgeshire: Cambridge Philological Society,1983.

34- Hopkins. K; Taxes and Trade in the Roman Empire, , Journal of Roman Studies, No. 70, 1980, pp101- 125.

35- Howgego. C; The Supply And Use Of Money In The Roman World 200 BC–AD 300, Journal of Roman Studies, No. 82, 1992.

36- Johnson. J.H; Inscriptional Material. In; Johnson, W. R. and Whitcomb. D. S. (eds), Quseir al-Qadim: Preliminary Report, American Research Centre in Egypt, Cairo.

37- Kennedy. D. L; The Cohors XX Palmyrenorum at Dura Europos.' In Dabrowa (ed.) The Roman and Byzantine Army in the East.

38- Kirwan. L.P; "Where to Search for the Ancient Part of Leuke Kome", Studies in the History of Arabia, Vol. II, Pre- Islamic Arabia, King Saud University Press,1984.

39- Macdowell. A; 'Indian Imports of Roman Silver Coins' In Jha. A; (ed.) Coinage Trade and Economy,India Institute for Research in Numismatic Studies, 1991.

40- Manouchehri. J; Sport and physical Education in Mithra (Mitra) Religion and their Relations with Roman-Persian Wars, Advances in Environmental Biology Journal , No. 8, Tehran, 2014.

41- Matthews. J. F; The Tax Law of Palmyra: Evidence for Economic History in a City of the Roman East, Journal of Roman Studies, No. 74 , 1984, pp157-80.

42- Mayerson. P; The Port of Clysma (Suez) in Transition from Roman to Arab Rule, JNES, No. 55, 1996.

43- Meredith. D; Annius Plocamus: Two Inscriptions from the Berenice Road, Journal of Roman Studies, No. 43, 1953.

44- Millar. F; Caravan cities; the Roman Near East and long-distance trade by land, Institute of Classical Studies, London, 1998.

45- Muller. W; Arabian Frankincense In Antiquity According To Classical Sources, Studies In The History Of Arabia, Vol. I, Part 1, University Of Riyadh, Saudi Arabia, 1977.

46- Negev. A; Numismatics and Nabataean Chronology, PEQ , No,.114 , 1982.

47- Negev, A; The Nabataeans and the Provincia Arabia, ANRW . No, 8 , 1977.

48- Negev. A; The Nabataean Necropolis at Egra, Biblical Archaeologist , No, 83 , 1976.

49- Nodelman. A; A Preliminary History of Characene, No.13, Berytus ,1960.

50- Olson. D. B; Monsoons And The Arabian sea, Sea frontiers, No. 31, 1990.

51- Orchard. J; Finding the ancient sites in Southern Yemen, JNES, vol. 41, 1982.

52- Parr. P. J; 'The Last days of Petra' in: Bakhit. N. A and Asfour. M (eds) Proceedings of the Symposium on Bilad es-Sham during the Byzantine Period, Amman, 1986.

53- Phillips. C; 'A Latin Inscription from South Arabia' In Proceedings of the Seminar for Arabian Studies, No. 34, 2004.

54- Phillipson .D. W; Excavations at Aksum, Ethiopia, 1993-4, Antiquaries Journal, LXXV, 1995.

55- Pulleyblank.E. G; The Roman Empire as known to Han China, Journal of the American Oriental Society,No 119.

56- Raschke. M. G; New Studies in Roman Commerce with the East.' ANRW, 9, 2, Berlin,1978.

57- Rathbone. D; The Muziris' papyrus (SB XVIII 13167): financing Roman trade with India in Alexandrian Studies II in Honour of Mostafa el Abbadi, 2001.

58- Reddy. A; Looking From Arabia To India: Analysis Of The Early Roman 'India Trade' In The Indian Ocean During The Late Pre- Islamic Period (3rd Century BC - 6th Century AD), vol 1, Deemed University, Pune.

59- Al-Said. S. F; Dedan (Al-Ula), in: Roads Of Arabia A Rchaeology And History Of The Kingdom Of Saudi Arabia, Musée du Louvre, Paris, 14 July– 27 September, 2010.

60- Sedov. A. V; New Archaeological and Epigraphical Material from Qana (South Arabia), AAE , No. 3, 1992.

61- Sedov. A. V; 'Qana (Yemen) and the Indian Ocean: the archaeological evidence', in Ray. H and Salles. J; Tradition and Archaeology Early: Maritime Contacts in the Indian Ocean Manohar Publishers and Distributors, New Delhi, 1996.

62- Sedov. A. V; 'The Port of Qana and the Incense Trade', in Peacock.D and Williams, D. (eds),Food for the Gods: New Light on the Ancient Incense Trade, Oxford: Oxbow, 2007.

63- Shackley. M; The Frankincense Route: A proposed cultural itinerary for the Middle East, Historic Environment, 16.2, , Leiden ,2004.

64- Schneider. P; Before the Somali Threat: Piracy in the Ancient Indian Ocean, The Journal of the Hakluyt Society, July, 2014.

65- Singer, C; An outline history of the South Arabian incense trade, in Peacock. D and Williams. D. (eds), Food for the Gods: New Light on the Ancient Incense Trade, Oxford, 2007.

66- Sicker. M; Pre-Islamic Arabia, License Journal, Praeger, 2000.

67- Sidebotham. S. E. and Webdrich. W. Z; Berenike 95 Preliminary Report of the 1995 Excavations at Berenike and the Survey of the

Egyptian Eastern Desert, including Excavations at Shenshef, Leiden, 1996.

68- Sidebotham. S. E and Zitterkopf R. E; Routes through the Eastern Desert of Egypt.'Expedition 37, No. 2, 1995.

69- Sidebotham. S. E., and Wendrich W. Z; 'Interpretive Summary and Conclusion.' In Sidebotham and Wendrich (eds) Berenike, 1997.

70- Sidebotham. S. E. ; 'Ports of the Red Sea and the Arabia-India trade', in French, D. H. and Lightfoot, C. S. (eds); The Eastern Frontier of the Roman Empire: Proceedings of a Colloquium held at Ankara in September , British Archaeological Reports, Oxford, 1985.

71- Sidebotham. S; Survey of the 'Abu Sha'ar-Nile Road, AJA , No. 95, 1991.

72- Speidel. M. A; The Roman Road to Dumata (Jawf in Saudi Arabia) and the Frontier Strategy of Praetensio Colligare, Historia, No. 36 ,1987.

73- Speidel.M.P; Palmyrenian Irregulars at Koptos, ' BASP, No. 21, 1984.

74- Speidel. M.P; The Roman Army in Arabia, ANRW II, No .8, 1977.

75- Stauffer, A; 'Textiles from Palmyra: local production and the import and imitation of Chinese silk weavings', International Colloquium on Palmyra and the Silk Road, No. 42, 1996.

76- Stavig. G; Historical Contacts Between India and Egypt Before 300 A.D, Journal of Indian History (1989-1992).

77- Tarn.W. W; Ptolemy II and Arabia , Journal Egypt archeology, The Egyptian Exploration Society, London, 1929, Vol. 15.

78- Tarn. W. W; Ptolemy II , Journal Egypt archeology, The Egyptian Exploration Society, London, 1928, Vol. 14.

79- Tarn. W. W; The Battle of Actium, J. R. S, No 21, 1931, pp 172 -200.

80- Tchernia. A; The dromedary of the Peticii and trade with the East' in De Romanis, F. and Tchernia. A; eds; (1997), Crossings: Early Mediterranean Contacts with India, Manohar Publishers & Distributors, New Delhi, 1997.

81-Tchernia, A; Winds and Coins In; De Romanis, F. Manohar Publishers, 1997.

82- Thapar. R; Early Mediterranean contacts with India: an overview', in De Romanis.F and Tchernia. A; Crossings: Early Mediterranean Contacts with India, Manohar Publishers, New Delhi, 1997.

83- Toll. C; Two Nabataean Ostraka from Egypt, BIFAO, No. 94, 1994.

84- Tripati. S; Ancient maritime trade of the eastern Indian littoral, Marine Archaeology Centre, National Institute of Oceanography, CURRENT SCIENCE, vol. 100, No. 7, 10 April : 2011.

85- Turner. E.G; Tiberius Iulius Alexander, The Journal of Roman Studies, 1954, No. 44.

86- Turner. P and Cribb. J; 'Numismatic Evidence for the Roman Trade with Ancient India' in Reade, J. (ed.), The Indian Ocean in Antiquity (Kegan Paul International, 1996.

87- Van Beek, G. W; Frankincense and Myrrh in Ancient South Arabia, Journal of the American Oriental Society, 78, No. 3, 1958.

88- Veen. M; A life of luxury in the desert? The food and fodder supply to Mons Claudianus, Journal of Roman Archaeology, , No. 11, 1998.

89- Wheeler. R. M; Arikamedu: an Indo-Roman Trading Centre on the East Coast of India, Ancient India, No. 2, 1946.

90- Whitewright. J; 'How fast is fast? Technology, trade and speed under sail in the Roman Red Sea', in Starkey. J. and Starkey, P. and Wilkinson,

T. (eds), Natural Resources and Cultural Connections of the Red Sea. Oxford, 2007.

91- Williams. D; 'The Eruption of Vesuvius and its Implications for the Early Roman Amphora Trade with India' in Eiring.J; Transport Amphorae and Trade in the Eastern Mediterranean, Aarhus University Press, 2004.

92- Will. E; Marchands et chefs de caravannes à Palmyre, No.34 , Syria, 1957.

93- Will. E . L; Mediterranean amphoras in India , in Eiring J. and Lund J. (eds), Transport Amphorae and Trade in the Eastern Mediterranean.: Aarhus University Press, Aarhus, 2004.

– المراجع باللغة الأجنبيّة:

1- Accettola. A; The Nabataean Trade Nation The Public and Private Cultures of the Nabataean Kingdom, Brandeis University, 2012.

2- Adams. C; Land Transport in Roman Egypt,Oxford University Press, Oxford, 2007.

3- Adhya. G. L; Early Indian Economics, New York, 1967.

4- Alston. R; Soldier and Society in Roman Egypt: A Social History, London, 1995.

5- Avakov. A; Two Thousand Years of Economic Statistics , Algora Publishing, 2010 .

6- Avari. B; India: The Ancient Past A history of the Indian sub-continent from c. 7000 B. C to 1200 A. D, Routledge, New York.

7- Badria. F. A; Frankincense (Heaven's Gift) - Chemistry, Biology, and Clinical Applications, Pharmacognosy Department, Faculty of Pharmacy, Mansoura University, Mansoura, Egypt, 2015.

8- Ball. J; Egypt In Classical Geographers, Cairo, 1942.

9 -Ball. W; Rome in the East: the Transformation of an Empire, Routledge, 2000.

10- Bagnall. R. S. and Helms.C; Documents from Berenike: Greek Ostraka from the 1996–1998 Seasons, Bruxelles, 2000, p24.

11- Bang. P. F; The Roman Bazaar: A Comparative Study of Trade and Markets in a Tributary Empire, Cambridge University Press, Cambridge, 2008.

12- Beard. M; Pompeii: Life of a Roman Town, Profile Books, 2008.

13- Begley. V. and Francis.P. and Mahadevan. I; Th e Ancient Port of Arikamedu: New Investigations and Researches 1989–1992. Pondicherry, 1996.

14- Ben-Yehoshua. S; Frankincense, Myrrh, and Balm of Gilead: Ancient Spices of Southern Arabia and Judea, Hebrew University, Al Qods.

15- Berggren. J. L. and Jones. A; Ptolemy’s Geography: An Annotated Translation of the Theoretical Chapters,: Princeton University Press, New York, 2000.

16- Bevan. E. R; The House of Seleucus, Vol. 1, London, 1902.

17- Bibby. G; Looking for Dilmum, New york, 1969.

18- Bickerman. E; From Ezra to the last Maccabess, New York, 1986 .

19- Boucher. K; Roman Syria and the near East, The British Museum press,London, 2003.

20- Bowersock. G.W; Roman Arabia, Harvard University Press, Cambridge: London,1983.

21- Bowman. A. K; The Vindolanda Writing Tablets, British Museum Press,London, 1994.

22- Braudel. F; Civilization and Capitalism 15th–18th Century, Vol. 2, Collins, 1981.

23- Bunbury. E. H; A History Of Ancient Geography Amon The Greek And Ramans From The Earliest Ages Till The Fall Of The Roman Empire, Vol. 1, New York, 1959.

24- Butterworth. A and Laurence. R; Pompeii the Living City, Weidenfeld& Nicolson, London, 2005.

25- Byl. S. A; The Essence and Use of Perfume In Ancient Egypt, University Of South Africa, 2012.

26- Cary. N; A History Of The Greek World From 323 to 146 B. C, London, 1932.

27 - Casson. L; Ships and Seamanship in the Ancient World, Princeton, 1971.

28- Casson. L; The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, Translation, and Commentary, Princeton University Press , Princeton, 1989.

29 - Catsambis. D; The Oxford Handbook of Maritime Archaeology, 2012.

30- Charlesworth. M. P; Trade Routes and Commerce of the Roman Empire, Cambridge University Press, Cambridge, 1924.

31- Cohen. G. M; The Hellenistic Settlements In Syria, The Red Sea Basin, And North Africa, University Of California Press, Los Angeles: London, 2006.

32- Colledge. M. A. R; Th e Art of Palmyra, Thames and Hudson, London, 1976.

33- Colledge. M; the Parthians, New York, 1967.

34- Courtney. E; A Commentary on the Satires of Juvenal, London, 1980.

35- Cribb. J; Western satraps and Satavahanas: old and new ideas of Harman Publishing House, New Delhi, 1998.

36- Crichton. L. L.D; History of Arabia and its peple, London, 1957.

37- Croom. A. T; Roman Clothing and Fashion, Stroud: Tempus, 2000.

38- Curtis. V. S; The Age of the Parthians, Vol 2, I.B.Tauris & Co Ltd, New York, 2007.

39- Crone. P; Meccan Trade and the Rise of Islam, Princeton, 1987.

40 -Dalby. A; Empire of Pleasures: Luxury and Indulgence in the Roman World, London Routledge, 2000.

41- Darley. R; Indo-Byzantine Exchange, 4th To 7th Centuries: A Global History, A thesis submitted to the University of Birminghm,September, 2013.

42- Davies. G; A History Of Money From Ancient Times To The Present Day, Third Edition, University Of Wales Press, Cardiff, 2002.

43- Debra. S, Pamela.D; Empire Of Alexander The Great, Chelsea House, New York 2009.

44- De Blois. L; The Policy of the Emperor Gallienus. Brill, Leiden, 1976.

45 - Debvoice. N; A Political History of Parthia, Chicago, 1938.

46- Dignas. B And Winter. E; Rome And Persia In Late Antiquity: Neighbours And Rivals, Cambridge University Press, Cambridge, 2007.

47- Dodgeon. M. H. and Lieu. S. N. C; The Roman Eastern Frontier and the Persian Wars 226–362 A. D : A Documentary History, London: Routledge, 1991.

48- Doe. B. and (others): Southern Arabia, New Aspects of Antiquity, Edited by, Sir , Mortimer wheeler, Thames and Hudson, London, 1971.

49 - Dunbar. G; A History of India from the Earliest Times to the Present Day, Nicholson & Watson, London, 1943.

50- Duncan-Jones. R; Money and Government in the Roman Empire, Cambridge University Press, Cambridge, 1994.

51- Duncan-Jones. R; The Economy of the Roman Empire: Quantative Studies, Cambridge University Press, London, 1974.

52- Elton. H; Frontiers of the Roman Empire, London, Batsford, 1996.

53- Engels.D; Alexander the Great and the Logistics of the Macedonian Army, California University Press, 1978.

54- Etienne. R; Pompeii: The Day a City Died, Thames and Hudson, 1992, London.

55- Ford. G. W. B; The Periplus of the Erythraean Sea, Hokluyt Society, 1978.

56- Franck. I. M. and Brownstone. D. M; The Silk Road: A History: Facts on File, Oxford, 1986.

57- Glenister. C. L; Profiling Punt: Using Trade Relations To Locate God's Land', Stellenbosch University, 2008.

58- Glover. T.R; The Ancient World "A Beginning", Cambridge university press London, 1948.

59- Grainger. J; Great Power Diplomacy in the Hellenistic World, Routledge, London: New York, 2017.

60- Greene. K; Archaeology of the Roman Economy, Batsford, 1983.

61- Gregoratti. L; The Parthians between Rome and China: Gan Ying's mission into the West (1st century AD), akademisk, Vol. 4, Spring, 2012.

62- Groom.N; Frankincense and Myrrh, A study of the Arabian incense trade, Longman, librairie du Liban, London and New York, 1981.

63- Gupta. S; Roman Egypt to Peninsular India: Archaeological Patterns of Trade, 1st century BC–3rd Century AD, Pune: Deccan College, 1997.

64- Harl. K; Coinage in the Roman Economy , Baltimore, 1996.

65- Harmatta. J; History Of Civilizations Of Central Asia, Volume II, UNESCO Publishing, France: Paris, 1994.

66- Hill. J. E; Notes to the Hou Hanshu, Silk Road Seattle, Washington University, 2003.

67- Hirth. F; China and the Roman Orient: Researches into their Ancient and Mediaeval Relations as Represented in Old Chinese Records, Chicago: Ares, 1885,reprint: 1975.

68- Holbl. G; A History Of The Ptolemaic Empire, Tr; Tina Saavedra, London, 2001, p55.

69- Hopkins. K; Death and Renewal: 2 ,Cambridge University Press, Cambridge, 1985.

70- Howgego. C .Butche; Coinage and the Roman Economy in the Antonine Period , 2013.

71- Hoyland. R. G; Arabia and the Arabs. London: Routledge, 2001.

72- Isaac. B; The Limits of Empire: The Roman Army in the East, Oxford, 1990.

73- Jackson. J; At Empire's Edge: Exploring Rome's Egyptian Frontier, Yale University Press, 2002.

74- Jackson. R; Doctors and Diseases in the Roman Empire, British Museum Press, London, 1988.

75- Jacobson. H. R; A History Of Roads from Ancient Times To The Motor Age, Georgia School of Technology Atlanta, Georgia, 1940.

76- Jeremias.J; Al Qods in The Time of Jesus,Tr; Cav. H, Philadelphia, 1969.

77- Jones. A. H; The Later Roman Empire 284–602 A.D : A Social, Economic and Administrative Survey, University of Oklahoma Press, Oklahoma, 1964.

78- Judd. T; The Trade with India through the Eastern Desert of Egypt under the Roman Empire, Liverpool University, 2007.

79- Kennedy. D. L; Parthia and Rome: Eastern Perspectives:In D.L.Kennedy (ed.) The Roman Army in the East , Ann Arbor, 1996.

80- Kennedy. D. L and Riley. D. S; Rome's Desert Frontier from the Air, London, 1990.

81 - Kiiskinen. H; Production And Trade Of Etrurian Terra Sigillata Pottery In Roman Etruria And Beyond Between C. 50 BCE And 150 CE, University of Turku, Turku, 2013.

82- Kistler. J. and Lair. R; War Elephants, Praeger, 2007.

83- Ladds. B; Persians, Ports and Pepper The Red Sea Trade in Late Antiquity, University of Ottawa, Ottawa, Canada, 2015.

84- Leslie. D. and Gardiner. K; The Roman Empire in Chinese Sources, Bardi, 1996.

85- Lightfoot. C. S ; The Eastern Frontier of the Roman Empire I , Oxford 1989.

86- Liu. G; Finance Leasing In International Trade, University of Birmingham, 2010.

87- Liu. X; Ancient India and Ancient China: Trade and Religious Exchanges, 1–600 AD, Oxford University Press, Oxford, 1994, pp109-110, 113- 114.

88- Loewe. M; The Men who Governed Han China, Brill, 2004.

89- Mahaffy. J. P; The Empire of the Ptolemies, London, 1895, p482.

90- Mattern. S. P; Rome and the Enemy: Imperial Strategy in the Principate, Berkeley, University of California Press, 1999.

91- McLaughlin. R; Rome and the Distant East, MPG Books Group Ltd, New York, 2010.

92- McLaughlin. R; The Roman Empire and the Indian Ocean, Pen & Sword Military, Great Britain, South Yorkshire, 2010.

93- Mcleister. K; The Traders In Rome‟S Eastern Commerce, McMaster University, Hamilton, Ontario, 2011.

94- McNeill. W. H; Plagues and Peoples, Anchor Press, New York, 1976.

95- M'crindle. J. W; The Invasion Of India By Alexander The Greatas Described By Arrian Q. Curtius, Diodoros, Plutarch, And Justin, Edinburgh, 1892.

96- Meshorer. Y; Nabataean Coins , Al Qods, 1975.

97- Meyer. C; Glass from Quseir al-Qadim and the Indian Ocean Trade, Chicago, 1992.

98- Miller. J. I; The Roman Near East : 31 BC - AD 337,Harvard University Press,Harvard, 1994.

99- Miller. J. I; The Spice Trade of the Roman Empire 29 BC–AD 641, Oxford 1969.

100- Milne. J.G; A History of Egypt: Vol. 5: Under Roman Rule, Methuen & Co, London 1898.

101- Modrze jewski. M; The Jews of Egypt From Ramses II to Emperor Hadrian, Tr; Robert Cornman, Jewish Publication Society, Philadelphia, 1995.

102- Mommsen. T; The Provinces Of The Roman Empire From Caesar To Diocletian, Vol. II, London, 1909.

103- Moose. I. F; Sand And Spice: Roman Arabia In World Historical Context From The Third Century B. C. E To The Seventh Century C. E, San Diego State University, 2010.

104- Moreland. W. H and Chatterjee. A.C; A short History of India, 2nd ed, Ballauyne press, London, 1945.

105- Morkholm. O; Antiochus IV of syria, Kobenhaven, 1966.

106- Morris. L; Daily Life Through World History In Primary Documents, Vol. 1, Greenwood Press, London, 2009.

107- Morrison. W. D; the Jews under the Roman Rule, New York, 1980.

108- Munro-Hay. S;Aksum: A Civilization of Late Antiquity, Edinburgh: University Press, 1991, p.58

109- Naville. E; The temple of Deir el-Bahri,Vol. 3, Egyptian Exploration Fund,London, 1898.

110- Paltiel. E; vessels and Rebels in the Roman Empire, Brussels, 1991.

111- Parker. P; The Great Trade Routes, Conway, 2012.

112- Parker. G., The Making of Roman India, Cambridge University Press, 2008.

113- Pat. S; Empress Zenobia 'Palmyra’s Rebel Queen', Continuum UK, London, 2008.

114- Peachin. M; The Oxford Handbook of Social Relations in the Roman World, O.U.P, 2011.

115- Peacock. D. and Williams.D; Food for the Gods: New Light on the Ancient Incense Trade, Oxford: Oxbow, 2006.

116- Phillps. W; Qataban and sheba, Explorin ancient kingdoms, On the Biblical spice Routes of Arabia, London, 1955.

117- Poirot. J; Romano-Parthian Relation, 70 BC-220 AD, Louisiana, 2003.

118- Potts. D.T; Mesopotamian Civilization "The Material Foundations", Cornell University Press , London 1997.

119- Prasad. K; Cities, Craft s and Commerce under the Kusanas, Agam Kala Prakashan, Delhi, 1984.

120- Rauh. N; Merchants, Sailors and Pirates in the Roman World, Tempus, 2003.

120- Ravchaudhuri. H; Political History of Acncient India, Forgotten books, London, 2014.

121- Ray, H; Monastery and Guild: Commerce under the Satavahanas, Oxford University Press, Oxford, 1986.

122- Ray. H. P; The Winds of Change: Buddhism and Maritime Links of Early South Asia, Oxford: Oxford University Press, 1994.

123- Richard A; "Elephants in Ancient Egypt and Nubia" Anthrozoos, Rhode Island College 2000, p 237.

124- Rickman. G; Roman Granaries and Store Buildings, Cambridge University Press, Cambridge, 1971.

125- Rickman. G; The Corn Supply of Ancient Rome, Oxford University Press Oxford, 1980.

126- Roberts. P; Mummy Portraits from Roman Egypt, British Museum Press, London, 2008.

127- Roller. D. W; The Building Program of Herod the Great , Berkeley, University of California Press , 1998.

128- Rostovtzeff. M; Caravan Cities, Translated by: Rice. D. T and Rice. T.T, Oxford University Press, Oxford, 1932, RP: AMS Press, New York, 1971.

129- Rostovtzeff. M; Les inscriptions caravanières de Palmyre In Mélanges Gustave Glotz II, Paris 1932.

130- Rostovtzeff. M; The Social and Economic History of the Hellenistic World, Oxford, 1941, rpt. Oxford, 1953.

131- Rostovtzeff. M; The Social and Economic History of the Roman Empire, Oxford, 1957.

132- Saletore. R. N; Early Indian Economic History, Curzon Press, London, 1973.

133- Salway. P; The Frontier People of Roman Britain, Cambridge University Press, Cambridge, 1965.

134- Scheidel. W; The Roman slave supply, Stanford University, 2007, pp6- 11.

135- Schoff. W. H; The Parthian Stations of Isidore of Charax ,Philadelphia, 1914.

136- Schoff. M. Wilfred. H; The Periplus Of The Erythraen Sea Travel and Trade in The Indeian Ocean, By Amerchant Of The First Century, New York, 1912.

137- Sedov. A. V; Sea-trade of the Hadramawt Kingdom from the 1st to the 6th Centuries A.D, Rome, 1997.

138- Segal. J. B; Edessa: The Blessed City, Oxford, 1970.

139- Seland. E; Ports and Political Power in the Periplus: Complex Societies and Maritime Trade on the Indian Ocean in the First Century AD ,Archaeopress, 2010.

140- Shotter. D; Augustus Caesar, Routledge, London: New York, 1991.

141- Shotter. D; Nero, Routledge, London: New York, 1997.

142- Sidebotham. S; Berenike and the Ancient Maritime Spice Route, University of California Press, 2011.

143- Sidebotham. S; Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC–AD 217, Leiden, 1986.

144- Sidebotham, S. E; The Red Land: The illustrated Archaeology of Egypt’s Eastern Desert, New York: American University in Cairo Press, 2008.

145- Siker. M; Between Rome and Al Qods: 300 years of Roman-Judean relations, New York, 2001.

146- Skinner. M; Reconstructing A Regional History from the Sixth century B. C to the first century B. C, University of Hawai, 2005.

147- Smikin. C . G; The Traditional Trade of Asia, London: New York, 1968.

148- Smith. A; Identity, Community, and State Formation at Roman Palmyra, University of Maryland, Maryland, 2004.

149- Smith. M. A; the development of The Maritime Trade between India and the West from 1000 B.C to 120 B.C, university of Arizona, Texas, 1995.

150- Southern. P; Empress Zenobia :Palmyra's Rebel Queen, Continuum UK, London, 2008 , pp131- 133.

150- Stoneman.R; Palmyra and its Empire: Zenobia's Revolt against Rome. Ann Arbor University of Michigan Press, 1992.

151- Strauss. J. E; Roman Cargoes: Underwater Evidence from the Eastern Mediterranean, London, 2007.

152- Tarn . W. W; Alexander The Geraet, Vol. 1, Cambridge, 1948.

153- Tarn .W.W; Hellenistic civilization, New York, 1952.

154- Tarn .W.W; the Greek in Bactria and India, Cambridge,1951, rpt. Oxford, 1984.

155- Taylor. J; Petra and the Lost Kingdom of the Nabataeans, I.B. Tauris & Co Ltd, London, 2001.

156- Tchernia. A; Winds and coins: from the supposed discovery of the monsoon to the denarii of Tiberius, Manohar Publishers & Distributors, New Delhi, 1997.

157- Thapar. R; Asoka and the Decline of the Mauryas, Oxford, 1961.

158- Thapar. R; The Penguin History Of Early India From The Origins To 1300 A. D, Penguin Group, New Delhi, India, 2002.

159- Thorley. J; The development of trade to the end of the second century A.D. between the eastern Provinces of the Roman Empire and the countries lying further east, Durham University, 1965.

160- Thomas. B; Arabia Felix, London, 1932.

161- Thomas. R. I; Maritime Cultures of the Erythraean Sea, University of Southampton, 2009, p142.

162- Tomber. R , Abraham S; Migration, Trade and Peoples, The British Association for South Asian Studies, The British Academy, London.

163- Tomber. R; Indo-Roman Trade: From Pots to Pepper, London, 2008.

164- Thomson. J. O; History of ancient geography, Cambridge press, 1948.

165- Turner. P; Roman Coins from India ,Royal Numismatic Society, 1989.

166- Van Beek Gus; The Land of Sheba , Soloman and Sheba, edited by; B. Pritchard Edimburgh, R. and R. Clark, 1974.

167- Varadpande. M. L; History of Indian Theatre, New Delhi, 1987.

168- Wachsmann.S; Seagoing Ships and Seamanship in the Bronze Age Levant, College Station: Texas A&M University Press, 1998.

169- Walker. D. R; The Metrology of the Roman Silver Coinage III , Oxford, 1978.

170- Walker. S; Ancient Faces: Mummy Portraits in Roman Egypt, British Museum Press, 2000.

171- Wallace-Hadrill. A; Rome’s Cultural Revolution, Cambridge University Press, 2008.

172- Warmington. E. H; The Commerce between the Roman Empire and India, Curson Press, London, 1928.

173- Watson. A; Aurelian And The Third Century, Routledge, London: New York, 1999.

174- Wells. C. B; Royal Correspondence in the Hellenistic period, London, 1934.

175- Whittaker. C. R; Rome and Its Frontiers: The Dynamics of Empire, New York: Routledge, 2004.

176- Wiesehöfer. J; Ancient Persia From 550 B. C To 650 A. D, Translated By; Azize Hazodi, I.B.Tauris Publishers, London; Newyork, 2001.

177- Wilkinson. P; Pompeii: the Last Day, BBC Books, London, 2003.

178- Williams. S; Diocletian and the Roman Recovery, London , 1985.

179- Wissmann. V; Himyar ancient history, lemuseon, 1881, p449.

180- Worthington. I; Ptolemy I King and Pharaoh of Egypt, Oxford, 2016.

181- Yazdani. G; The Early History of the Deccan, Vol. 1, Hyderabad: Oxford University Press & Government of Andhra Pradesh, 1960.

182- Young, G. K; Rome's Eastern Trade: International Commerce and Imperial Policy31 BC– AD 305, London: Routledge, 2001.

183- Yu. Y; Trade and Expansion in Han China: A Study in the Structure of Sinobarbarian Economic Relations., Cambridge University Press Cambridge, 1976.

184- Zgur. A; The economy of the Roman Empire in the first two centuries A.D, university of Aarhus, 2007.

Summary of the thesis in English

This treatise aims to presenting a academic research about the trade and commercial Relations that gathered between the Roman Empire and three geographic areas: Yemen, India and China during the period between 27 B. C and 330 A. D.

This treatise had inspected in sex axes, the first axis discussed the trade developments between west and Yemen and the east dashing from the Pharaohs era and the Persian era passing through Alexander the Great reign reaching to the Seleucids and the Ptolemies.

The second axis had inspected in the Roman trade with Yemen across the land, maritime road, so this axis examined Incense road that was connected between Yemen and Syria. then this axis had searched in the red sea road, and the basic station that that the Roman Traders traded with, and the goods that those traders offered in the Yemen s markets.

The third axis had examined in the Roman trade with India and east across the maritime road passing red sea and Indian ocean, so this axis examined the basic station that the Roman Traders traded with in India and east, and the goods that those traders offered in Indian, distant east markets.

The fourth axis had examined in the Roman trade with India and east through Syria, so this axis had treated the role of the Palmyra in the commercial intermediary between the east and the west, In Addition to study the famous silk road and its branches, In Addition to study in the scientific opinions relating a Parthian monopoly to trade through the silk road.

The fifth axis had examined the Roman administration to the trade with Yemen and East. So this axis searched in the kinds of the Roman traders, there nationality, and and the sources that financed their commercial voyages, and the taxes that they had to bay to the Roman government.

The six Axis had specificated to study all goods that the Roman traders brought from to Yemen and East, and presence that goods on the Roman community and the ways that the Roman traders expended the profitable from this trade.

الإهداء

إلى من كانا سبباً في وجوديّ و من منحانيّ العِلم الأسمى

والديّ رحمهما الله. . . .

إلى من تجسّدت فيه معاني الأبوّة و الأخوّة بأصدق صورها

أخي محمّد . . . .

إلى من شاركوني همومي و وقفوا إلى جانبي في السرّاء والضرّاء فكانوا نِعمَ الرفيق و نعمَ السند

إخوتي . . . .

أهدي هذا العمل المتواضع

شُكر وتقدير

لا يسعُني وأنا أختتم هذه الأطروحة إلّا أنْ أتوجه بجزيل الحمد والشُكر **لله عزّ وجل.....**

كما أتوجّه بعميق شُكري وامتناني إلى أستاذي **الأستاذ الدكتور عبد المجيد حمدان** أستاذي ومُلهمي، منذ السنة الأولى في دراستيّ الجامعيّة في قسم التاريخ بجامعة البعث، والذي تكرّم عليّ بقبول الإشراف على هذه الأطروحة، فكان نِعم السنَد ونِعم الأخ والصديق، إذْ لمْ يبخل عليّ بأيّ معلومة أو مرجِع، وبثّ فيَّ، على الدوام، روح الأمل والتفاؤل، وتابع هذه الأطروحة، بحزم و صبر، خُطوة بخطوة، ويوم بيوم، حتّى خرجت على هذا الشكل. فله كُلُّ امتناني وله تنحني هامَتي، وأدعو الله أنْ يُقدّرني على ردّ ولو جزءٍ صغيرٍ من فضله العظيم عليَّ.

والشُكر الموصول كذلك للدكتورة **تغريد علي شعبان** التي أشرفت عليّ في مرحلة الماجستير فكان لها عليّ فضل كبير حتّى وصلت إلى هذه المرحلة من الدراسة، فلها شُكريّ وامتناني الأبديّ.

كما أتوجه بالشُكر والامتنان للأساتذة في لجنة التحكيم الذين منّوا عليّ بقراءة هذه الأطروحة وتحكيمها، و هم: **الأستاذ الدكتور خليل سارة نائب عميد كلية الآداب للشؤون العلمية، و الدكتورة رحاب أبو عباس رئيسة قسم اللغة الإسبانية في جامعة دمشق، و الدكتورة خولة شيخة التي تكبّدت عناء السفر من جامعة حلب إلى جامعة دمشق، و الدكتورة تغريد شعبان.**

كما أتوجّه بالشُكر والتقدير للأساتذة والباحثين على امتداد وطننا العربيّ الذين كان لهم عليّ فضل كبير أثناء جمع المادّة العلميّة لهذه الأطروحة، وأخصُّ بالذكر **الدكتور صلاح الحُسيني** من اليمن، و**الدكتور سعد سمار** من العراق، و**الدكتورة حميدة القماطي** من ليبيا، و**الدكتور إبراهيم بن جمال** من الجزائر، و**الدكتور نايف النيش** من الإمارات العربيّة المُتحّدة.

ولا يفوتني كذلك توجيه الشُكر للزملاء المُعيدين المُوفدين من جامعة البعث إلى مُختلف بلدان العالَم، والذين كان لتواصلي معهم دور كبير في سدّ بعض النقص في المادّة العلميّة لهذه الأطروحة، وأخصّ بالذكر الزميل **أحمد الحوّاط** المُوفد إلى الجمهوريّة الإسلاميّة الإيرانيّة، والزميل **ساري الأحمد** المُوفد إلى الهند، والزميلة **هبة حلّاق** المُوفدة إلى جمهوريّة الصين الشعبيّة.

والشكر كذلك لأخي و صديقي **الدكتور محسن رضا حيدر** الذي قام بتدقيق هذه الأطروحة لغويّاً ونحويّاً، فمنحها رونقاً جميلاً وضبطها على قواعد أجدادنا من الفراهيديّ إلى طه حسين.



الجمهوريّة العربيّة السوريّة
جامعة دمشق
كلية الآداب والعلوم الإنسانيّة
قسم التاريخ

The Roman Trade with Yemen, India and China in the Emperorian Age 27 B. C – 330 A. D

thesis submitted to requirement of fulfillment PH. D. degree in Ancient history

presented by

Mohsen Youssef Mohammad

Supervised by the professor

Abdu Al Maged Hamdan

2018 A.D **1439A. H**